

TUTC Library

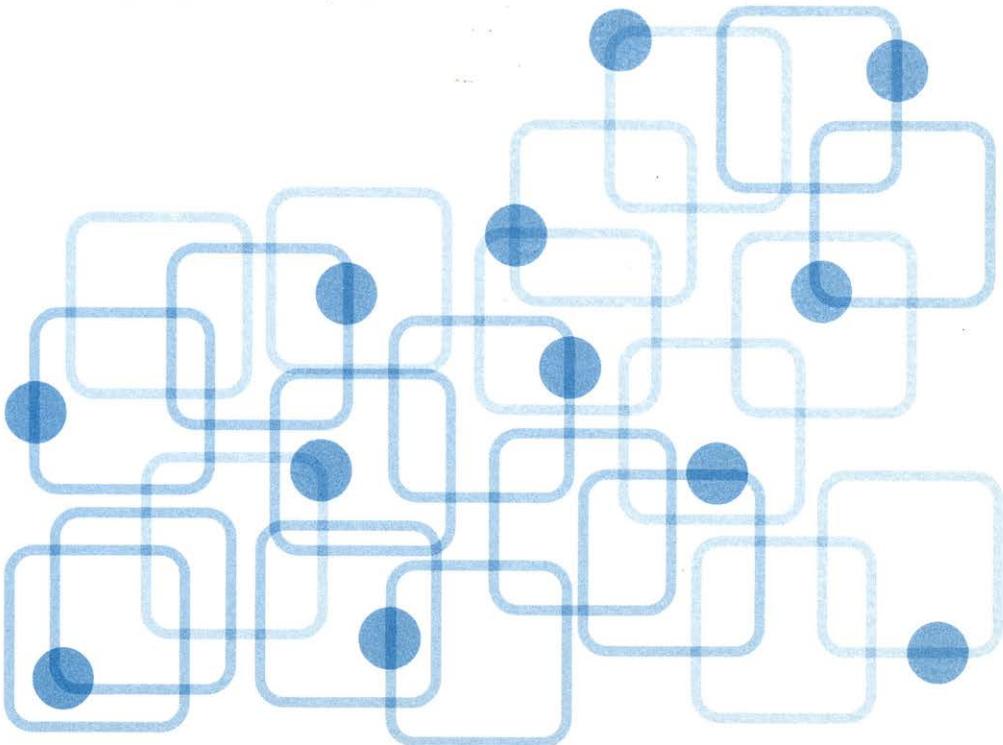
Tsukuba Urban
Transportation Center

財団法人 つくば都市交通センター

32

平成18年3月発行
Published
in March 2006
by Tsukuba Urban
Transportation Center

— 座談会 — 少子高齢化社会における、 つくばでの自動車利用の 変化と駐車場の在り方



— 座談会 —

少子高齢化社会における、
つくばでの自動車利用の変化と
駐車場の在り方

はじめに

今後、少子高齢化、総人口の減少が進むのにともなって、人々の生活行動や交通インフラに対する要求内容は社会全体として大きく変化していくものと考えられる。その結果、交通インフラとして具備すべき条件や必要量も変わっていくこととなり、都市交通や駐車場機能についても変化を求められることとなる。

近い将来訪れるこの社会変化は、「つくば」においても例外なく発現する事象であり、これらに対し、都市交通や駐車場がどのように変化し、何をすべきか、つくばの特性（人口構成、インフラ水準、自動車利用動向等）を踏まえ、十分な検討・対応をしておくことが重要である。

本座談会は、その検討・対応に向けた準備として、有識者から視座を得るため実施されたものである。

I. 座談会

少子高齢化社会における、 つくばでの自動車利用の変化と 駐車場の在り方

概 要

日 時：平成17年3月17日

場 所：財団法人つくば都市交通センター 会議室

座談会出席者

座長：今井 晴彦（株式会社 アルメック 顧問）

司波 寛（株式会社 都市総合計画 代表）

蓮見 孝（筑波大学 大学院

人間総合科学研究所 教授）

大島 翼（株式会社 駐車場総合研究所
代表取締役）

大熊 久夫（財団法人 計量計画研究所
研究部長）

ごあいさつ

(事務局)

本日は年度末のお忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。

私ども財団法人は、筑波研究学園都市中心部の駐車場の建設、運営・管理を主として行っておりますが、公益企業としましても、つくば市域の都市交通問題、またそれに係わる問題提起あるいは提案などを行っております。調査研究もそのような観点で進めておりまして、時にはシンポジウム、座談会なども開催しております。

今日のテーマは、「少子高齢化社会における、つくばでの自動車利用の変化と駐車場の在り方に関する座談会」となっております。総務省の人口統計によりますと、少子高齢化に対し、90歳以上が100万人以上になったり、65歳以上が19%といったことになっているようでございます。特に私が一番びっくりしましたのは人口増加がたった6万7千人しかないということでございます。いよいよ人口減少の時代に入るんじゃないかなということがあります。今まで少子高齢化という言葉で考えてきましたが、現実として人口減少の本格的な時代になります。こういった中で、都市交通の問題、あるいは自動車の使われ方がどうなるか、また駐車場はどうなるのかと、この辺について今後何年間か勉強していきたいと考えております。今日は、皆さんのご意見などを伺いましてそのあたりの勉強の視点をまとめることが今後の参考になるかと思いまして今日の座談会をお願いした次第でございます。今後、我々の指針となるようなものを提示して頂きますよう宜しくお願ひいたします。簡単ですがはじめにあたりましてご挨拶とさせて頂きます。

座談会

(今井)

今日はざくばらんな座談会ということで、今回の研究テーマとか視点とかそういうのを色々出して頂ければとこういうことでございます。それではお互いによく知っている人もいれば初めての方もおられますので、最初に自己紹介をして頂きたいと思います。お歳の順からになりますと司波さんからお願ひします。

(司波)

司波でございます。宜しくお願ひいたします。都市計画のコンサルタントをやっておりますが、つくばとの最初の関わりは、三年か四年前に日本都市計画家協会で、つくばで都市計画キャラバンというのをやりまして、それを手伝ってほぼ日参状態で通っておりました。まあ全然魅力のない街なんですね。と言うようなことでこれはなんとかしようかと。私の同期がたまたまこの中にいっぱいいたんです。私とでなんか最初四人集まって少しケチをつけようと言うことで始めたんですけど、それでも面白くないっていうことで、伊藤さんと黒川さん茨城県を含めまして、「つくば活性化懇談会」という名前にしてこうしたらしいんじやないかと話をまとめました。その時に財団さんにも作業費をご支援頂きました。その節はどうもありがとうございました。宜しくお願ひいたします。

(今井)

大嶋さんお願ひいたします。

(大嶋)

駐車場総合研究所の大嶋翼と申します。宜しくお願ひ致します。私は駐車場に携わってもう業界のシーラカンスみたいに40年近くやっております。駐車場で40年はないだろうっていう位古いです。お蔭様でいろんな情報が入るのと、それから大きな街づくりのコンサルティング、それから実務で4,800台くらいになりますが駐車場を経営しております。最近は、ちょうど秋葉原の駅前のクロスフィールド地区というところの約800台と150~160台の計1,000台近くのものが来年出来、このダイリーグサンはこの1月にオープンするのですが、手前どもで携わることになったものですから、それをネタに丁度つくばエクスプレスラインの開発計画っていうのは駐車場から見たら

どんなことになるのかなっていうのをこの間書き上げたんですね。それを今日お持ちしておりますので皆さんの方に載せていただければと思います。いろんなことを書いていて実現できるかどうかわからぬですが、話のネタにはなるんじやないかと思います。よろしくお願ひいたします。

(今井)

それでは大熊さんお願ひします。

(大熊)

計量計画研究所の大熊と申します。私の所は今日の資料にあります平成10年のパソコントリップデータが紹介されておりますが、主にやっていることが都市交通のパソコントリップ調査に基づく都市交通計画、そういうものに携わっている研究所です。それから今日のテーマに関わることと言えばもうひとつ、人口減少社会の中でのインフラ整備のあり方、都市交通の問題、そういう事も研究テーマとしておりますので、今日の素材になるのではと思います。いずれにしましてもこのテーマは我々も業界では非常に大きな問題ですので一緒に勉強させていただこうと思っています。

(今井)

それでは次に蓮見さんお願ひ致します。

(蓮見)

筑波大学の蓮見です。司波さんにはいろいろとお世話になっております。他のお二方には初めてお目にかかると思いますが宜しくお願ひ致します。皆さん大変なご専門なテーマだとは思うんですが、私だけ一人ちょっと畠違いの部外者と言うか、そういう立場で参加させていただきます。私の専門は元々自動車のデザインということで、大島さんの40年にはとてもかないませんけれども、20年間企業でカーデザイナーをしておりました。それで10年前に筑波大学に移ってきて、筑波大学に来てからは環境研から慶應大学に行った電気自動車の研究者と一緒に速い電気自動車の開発にもちょっと関わって参りました。自動車会社を辞めてからは街を衰退させたのはモータリゼーションだと言い続けて参りまして、非常に調子のいい奴なんでございますけども、車の時代は終わったということで、これからはどういうトランスポーテーションが主流になるのかとかそんなことを言いつつ車だけではとても飯が食えないで最近はユニバーサルデザインとか街づくりとか酒造組合と一緒にお酒の開発とか色々とあ

まり関係のない仕事も進めております。宜しくお願ひいたします。

(今井)

それでは最後に司会であります今井と申します。私も司波さんと同じく都市計画のコンサルタント業をずっと続けておりまして、特につくばの建研とか筑波大学に用があつて時たま来るくらいであまりこちらには出向かないのであまり状況をわかっていない中で司会をしなくてはいけないというハンディーがあります。それで、私もちょっと前から高齢化社会になった時に都市のモビリティが今の仕組み、特に自動車依存型の都市では既に崩壊しかねないという心配があつて、これをどうするかというのが非常に関心があったものですから、これは是非私も議論させていただいて思いましてお引き受けした次第でございます。特に司会が上手いわけではありませんので皆さんに発言していただいて時たま頷いたりするだけで終わりたいなとこう思っておりますので宜しくお願ひ致します。

ということでそれでは早速、先ほど事務局からお話をあったように、こちらでは大規模な駐車場を運営されておられるわけですけども、高齢社会になっていった時に駐車場の経営運営のやり方そのものがどうなるのかという、あるいはそのために何を調査研究していったらいいのだろうかというところに焦点があるわけです。それではいきなり出だしからそこにたどり着く前に、全体的なパースpekティブをもつてそういう議論に移っていきたいなと思います。それで最初にちょっと考えましたのは、とにかく高齢社会になっていく中で、都市の交通とか人々のモビリティがどうなっていくのかと。それに多分車の使い方もかなり変わってくるでしょうし、蓮見さんがおっしゃられたように違う交通モードの話も出てくるでしょうし、場合によっては人の住み方も違うと色々な問題が出てくるだろうということで少し広めにまずその辺の議論をして頂いて、それからだんだんこのつくばという中で駐車場の問題をどうするかということに移っていきたいと考えております。お手元に資料をお配りしておりますけれども、実はこれを見るとつくばはまだ非常に若い、日本の中では若い都市として、早々とこういう研究をするというのは非常に先進的なような感じがします。ただ、それでも高齢化の程度が12%とかですから少子高齢化社会にまではなっていないんですが、高齢化社会ではあるわけですね。だからかなりの高齢者が既に存在しておられるわけで、それからやはり来訪者もおられるわけですから、全体としてやはり高齢化の

問題を考えざるをえないということは確かだろうと思います。その上に、ここは自動車依存型の都市で有名ですから高齢化していくことの影響が相当シビアに出てくるだろうと。それから一方、TX が通って新しい事態が発生しますから地域の交通のあり方が相当変化してくる可能性があります。そういう意味では今の段階で高齢化ということと駐車場とを考える意義は非常に高いんじゃないかと思っております。ということできまでは高齢化していくということで人々のモビリティの問題はどうなるんだろうかというあたりから少し発言を頂ければと思うんですけど。大熊さんのところで色々パーソンのデータを見て特性を整理されているとは思うんですが、どうでございましょう。

1. 高齢化と車利用について

(大熊)

それでは口火ってことで極めて総括的な傾向がどういうところにあるんだろうということをお話したいと思います。まず今人口問題、首都圏の今後の人団動態がどうなるか、地域的にどうなるかということを議論しております、そういう観点からいくと、この地域というのは首都圏の特に郊外部であり、郊外部の中では特異な地域である気がいたします。首都圏全体の人口動態とそのあと高齢者のトリップという話になりますが、首都圏全体だとご承知のように2015年に首都圏でも人口減少の局面に入るということです。全国だともっと早く、来年あたりから減少傾向に入るんです。首都圏はまだちょっと伸びまして2015年がピークです。ただ茨城はもうちょっと早くて平成22年だから、もうちょっと早い時期にピークを迎えるということです。そのため首都圏で人口減少をするとき問題が露呈するのは郊外部だと。特に交通立地条件の悪い郊外部に極めて人口減少が急速に起こって、高齢化も同時に進むという現象が起こるだらうと思います。2030年には首都圏近郊地帯で高齢率が27%を超えるだらうと。1/4以上が65歳以上となります。そういう意味でつくばはどうかと言うと、新しい開発をどんどん行っているということと、若年層の流入がありますので人口減少の動態でいくとまだ2020年位まで増加傾向にあると思います。ただこの資料の中でですねパーソンのフレームでいくと、つくばゾーンが平成10年では17万1千人だったのに対して、平成32年29万6千人と予測されています。これは人口予想じゃなくて人口フレームですから、あれだけの開発を全部満たすとすればどのくらいの人口になるかということで29万6千という数字が現れたんですが、人口問題研究所あたりで推測した数字で見ますと、これは21万8千位。平成30年と同じくらい、だいたい多分そのあたりがピークになるのではないかと思うんです。あとはやはり緩やかな減少局面。部分的に見ると人口増加というのは中心部なんですね。センター、TX沿線、ここでは若干人口増加が続いてるんですが、その周りのエリアは既に人口減少の局面に入っています。それで2020年、あと十何年位までには高齢者が大体今2000年の時点で2万4千5百人程度の高齢者がいるわけですが、それが4万4千2百と約倍増し、2万人くらい実数で増えてる。それで高齢者のトリップ特性の話をしますと、高齢者のトリップ

の伸びと言うのは昔から比べると、高齢者が動いている。トリップ数がずいぶん増えている。高齢者の人口増よりもトリップ数、高齢者トリップ数の増加の方が大きいということなんで、高齢者の一人当たりの一日当たりのトリップ数が増えている。交通手段もよくなつて、昔よりは動いている。それと利用交通手段として車の比率が高まっている。絶対量としては徒歩とかのほうが多いのですが車の利用も高まっている。それと高齢者のトリップ特性が家族構成に非常に依存しているということがありますし、同居型の高齢者と夫婦、高齢夫婦だけの人、一人、単身の高齢者、これは多少トリップの特性が違います。単身高齢者の方は外出頻度が高い。また、一回のトリップの時間も長い。ただし車の利用は低いですね。どういう風に出るかっていうと、単身ですから出なくちゃ行けない、外に買い物に行かなくちゃいけないって事があるためにやっぱり無理してでも出るので高齢者平均よりは単身の方のトリップ数が多いということになります。ただ、車の利用率が低い。場合によるとこの辺が一番の究極の交通弱者なのかもしれない。一方、同居型の高齢者、大体高齢者の6割くらい占めるのですが、その世帯の人の外出率が単身高齢者とか夫婦の高齢者だけよりも少ないですね。それは日常の買い物を誰かにやってもらうとか、ほんとに自分で行かなくちゃいけないような時しか出かけないのでモビリティは低いというのが逆にでてきています。あとは、免許の保有率が増加しているとか、それに伴つて交通事故が増えてるとか、そんな事が言えるんじゃないかなと思います。

(今井)

ありがとうございました。というような状況ですが、そういう意味で車を利用する高齢者が非常に増えるというのは確かです。それは今おっしゃったように非常に高齢者の交通事故が増加しているとか、70歳以降の方の車の利用を見ているとだんだん車を使う割合が明らかに急激に減ってくるというような傾向もあって、車だけでもうまくいかないというところがあるんですが、司波さんはわりかしと車撲滅派に近いと思うんですが。

(司波)

近いっていうかほとんどそれなんですよ。

(今井)

これはどうなると思いますか。

(司波)

僕は自らの意思で免許を取らずに生涯ここまで来ました。今、大熊さんが言われたんですが、家族と一緒に住んでいる高齢者のトリップの中で自動車利用率が多いっていうのは、その場合の自動車利用率はドライバーなんですか？

(大熊)

同乗を含んでます。

(司波)

ということは単身者の場合の自動車トリップでは運転しているわけですね。ちょっとそういう意味で異質ですね。乗せてもらってるのももちろんあるにしても。それからもう一つ、人口の増減の話なんですが、政策学院研究大学の藤松さんとお話ししますと、郊外がひどいと言うことなんですが東京圏のピークが確かに遅れるんだけど、減り始めると速度が圧倒的に早い、というのはピークが一つだけしか首都圏は持てないものですから、それがずれてくるとあっという間に高齢化がきて、その高齢化の速度が速いことが首都圏の大問題だということを一つ指摘しておられるんですが、その辺の話はどうでしょう？

(大熊)

首都圏に人口集中した時代が団塊の世代のちょっと前くらい。第一世代と言われている世代でして、それが流入してきたんですね。

(司波)

そういう意味では田舎と言っちゃなんだけど、島根なんかの方がかえって人口減を既に経験しているので緩やかで、高齢化へのいろんな社会変化に対する衝撃度が低いんじゃないかなっていう。首都圏と関西圏が高齢化へのいろいろな社会システムの激変、変えなきゃいけない対応がものすごいスピードで起こるわけです。それに対応しきれてないと。ある意味で田舎の方が公民館だったり公共施設を作つてやってるから対応度は高いんだというようなことを藤松さんは言っていたね。

(大熊)

人口としては年齢構成が人口減少とか変動にものすごくきてくる。そういう意味では首都圏がいびつなんです。

(司波)

そうですね。

(大熊)

地方のほうは全国平均に近い形ですね。

(司波)

さて、それでつくばですが、つくばはその中で、また僕ちょっと数字であたってないんですけど、私の友人なんか見ていると引退していくと郊外に行ってるんですね。例えば筑波大の知り合いですが、調整区域に畠付の家を買って、子供たちと一緒に暮らして、もう子供は独立したから老夫婦で半農みたいなことを始めています。それからもう一人お付き合いしていた産総研のOBの方が林の中に家を買って、奥さんは菜園をしていますが、いつか産総研の帰りに来て、これ運転がものすごく上手いし、ややマニアックなところがあるから大丈夫なんだって言ってましたけど、この間東京の凸版ホールっていう音楽のとこでばたっと会いまして、奥さんと来てましたけど、東京来るのにお好きな車で来ましたかって聞くと東京はさすがにしんどくて車で行けないのでバスで来たと、で帰りはコンサート終わるとバスで帰れないからこれから上野に行って電車で帰って土浦からタクシーですかと言ってましたけど、5年前だったら車で東京に来て、そこから都内を通常の通りに移動している。その体力でもう出来なくなってる。多分その現象が累積していくと、このつくばの街そのものがもたないこともおこるかなという風に思っているんです。ちょっと話飛ぶようですが、地方の中心市街地ががたがたになってる、これは明らかに車社会の裏返しの現象なんですが、結局高齢化社会が始まって都市の中の高齢化率も増えるとあの形の街っていうのはもたなくなっちゃって、郊外にあるスーパーマーケット、どっかで調べたのをちょっと見たんですけど、老人の来訪率、郊外のスーパーマーケット少ないんですね。全然足がないもんですから、結局ご近所のコンビニなんかで間に合わせてる人が多いということで、つくばっていうと逆に既に自動車時代に合わせて作ってるから、最初から真中が荒れ果てた、中心市街地がないような街作っちゃってるもんだから、電車が来て、高齢化が始まった中で普通の意味での中心市街地、歩いて色んな用事とか文化にアクセスできる街をこれからどう作っていくかというような大きな課題なんだろうと思います。自動車問題と高齢化が進んで裏腹の社会問題になって進んでいく

という感じを持っています。これもちょっと関係あるんで、この間僕はえらいショック受けちゃったのは私の事務所ずっとお付き合いしている、栃木県足利市ですが、そこで15年都心に空いていた空き地5000m² 位が秋口によく埋まって5000m² くらいの売り場の中級スーパーが入って、がらがらの寂しい状況がようやく無くなつたつて市の人間も喜んでました。うちの担当もこれを契機にして中心市街地の再生に向けての動きが起るんじゃないかというようなことを言ってましたら、昨日足利市の方と会つたら、変わりに4件あったコンビニが全部潰れたそうです、この半年で。つまりゼロサムになっちゃってる訳ですね。結局、高齢者はコンビニで生活していたんですが新鮮でやや大型の方が新鮮でいいものがある、そっち行つたらコンビニが半年でもたなくなっちゃった。4件とも潰れたっていう現象が起きて、細々と色々なものを供給する仕掛けが都心に残ってる訳ですが、これ以上高齢者が住むとほんとどうにもならない状況が一方では都市の仕掛けとしてできちゃってる感じですね。もう一つもっと極端な事例で言うと、群馬の渋川の事例なんんですけど、区画整理十何年間私たちお付き合いしてきたわけですが、最後の土壇場になっていよいよ仮換地になって、以前40代50代のリーダーの人が50代60代になって何が起つたかっていうと、15年前私はこんな街にしたいと一生懸命やってきたけどこの歳になってみると移転保障費もらうからこのお金もらって息子の家へ行って住みますよって。渋川は道路が立派になりましたけど空き地だけの街。中心市街地。公共投資が街を壊したって結果になりますね。渋川は人口4万ですから、足利が16万、ということで人口比によって少し問題の深刻さが違うんです。駐車場はその空いた宅地が全部駐車場ですから郊外より駐車場がたくさんあるといつていいくらいなんですが、利便施設が何もなくなっちゃつたから住むに住めない状態。そんな現象が起こっているので、このつくばが人口20万になればいいんですが、これから足利の16万でいうか、あれはまだ山すそで割と人口がそれなりにぎゅうと固まっていますが、ここは分散した17万、あるいは20万といったものがこれからどういう意味を持つのかということと、TXが入つてそれなりに公共交通が出来たこととどう絡むのかっていうのは大問題だなと思っています。

2. 高齢者の駐車場利用について

(今井)

ありがとうございます。それでは次、大島さん。そうすると、車社会で必要不可欠なものとして駐車場っていうのがございますけど、一つ今高齢化の問題と人口が減るって話とまったく同じ問題でもなくて、人口が減るって事は需要が減る、今言ったゼロサムかさらにマーケットが減るっていう事ですね。高齢化は逆に言うと駐車場の需要とかニーズとかですね、そういう配置のあり方とかそういうもって関わり合いはどういう風にあるんでしょうか。

(大島)

小さな駐車場っていうのはあまり見当たらないというか目立たないでなんとか過ごしているんですけども、ちょっと大きくなると交通弱者みたいな人や高齢化の方に関わらずいろんな事があり、街そのものの作り方があまりにも計画的に作られたために駐車場からのアクセスがちょっと不便になってるっていうのがあります。その一例が、実はこれお持ちしたんですが、これは駐車場の活性化と書いてありますが、この駐車場の中を人を運んでいるマイドカーって大阪の例で1030台で約700m位の道路下に駐車場が張り付いてるわけですね。700m歩けって言ってもとてもじゃないけど無理ですね。これ8年間放置してあるんですけども手前どもが去年入りまして、やはりお年寄りその他買い物客、ここはハンズやそごうとか大丸があつたりですね、心斎橋の御堂筋の所の下ですから、周りにけっこうな商店街というか街が存在しているんですけど、やはり高齢者は結構な量おられまして、まだまだ車頼みって言いますか入ってきていますね。その数は多くなるんですけど、さあ今度は歩くとなると、縦動線ではエレベーター、階段はたくさんあるんですけどほとんど歩いてる人はいなくて、エレベーターに全部集中している。そうすると停まったところと縦動線のエレベーターが大変遠い場合がある。特に上に行ってどこか大きな店に行こうと思うと、停まったところからどんどん離れるみたいなことがあります。そうすると今度は700mにしても300mにしても歩かせるのかっていうのがあって、この中に二台ばかりゴルフカート、5人乗りなんですが、置いたんです。それを女の子がぐるぐるぐる回ってるんです。それで何をやってるかって言うと高齢者の方それからお孫さん、家族連れの

方がいますね、なんとか5人は乗れるので、うろついてるようなことがあればお声をかけて、「どちらへ行くんですか?」とか、「どのエレベーターまでお送りしましょうか?」とか。それから今度は帰ってきた場合は荷物を持ってる方がおられるんでそういう方とか身障者とかに集中的に声をかけて乗せていく。これは何をやってるのかっていうと駐車場と高齢者ってことになるとですね、いろんな交通弱者も含めて駐車場の中にも機能がある程度備わってないと、ただ作っただけだなっていう時代がずうっと続いたと思います。だから駐車場の機能が少し変化するかと。これはハードでもそうですね。バリアフリーとかハートビル法とか言ってるんですけど駐車場の方はあまり積極的じゃない。だから駐車マスもまだ昔のままになっています。特に車路勾配ですね。法律的には6分の1でOKになっているんですけど、今6分の1なんていいたら危なくて仕方がないという感覚です。万が一、途中で渋滞でストップし、停まって6分の1勾配で発進しようと思ったら高齢者の方なんて追いついていけないですね。すぐ後ろに車がいるわけですから。そういう事を考えると緩勾配というのをやはり積極的に取り入れないとまずいかなと思います。中心部になればなるほど6分の1とかせいぜい8とか12分の1とか13分の1とかほとんどない状態ですから。そういうハード面の整備が重要になってくるのと、それから縦動線のエレベーターが重要になってくる。例えばただ作るっていうのではなくて若干の駐車場側があるいは誰かがですねそういう高齢者に対してバックアップする事を考えてあげないとこれからはある量の人たちが来なくなりますから、特に高齢者達が来なくなります。ということは駐車場そのものも周囲には少ない。そこに買い物にお店の方のバックアップしてる駐車場があってもそこには来ないというような事がありえます。逆な事を言うと大変ありがとうと言っていただけるものもある。ということはあまり皆他では高齢者などにサービスしてないなと思います。感謝されるって事は當時、常態化してない訳ですね。たったこれだけの事が珍しいということなんです。

(今井)

という事は、全国的にはまだ高齢者を意識した駐車場が少ないと言うことですね。

(大島)

駐車場もないし、商店街もない、この間山口の商店街であれば1km半位あるんですね、ナラ商店街ですが椅子が少ないんですよ。驚きましたね。ここに来る人は高齢

者が多いんですよ。休むところはない何はないで駐車場は7つ8つ9つ位分かれています、この間のアクセスがない。だから駐車場はちょっと前までは不足気味で作りましょうとかなんとかやって、それがあつという間に終わっちゃってですね、有効活用されてないから駐車場が足らないっていうのはたくさんあると思うんです。ところがこの横の繋ぎっていうのがない、車っていうのは動いてスッと停まれるもんだから乗ってきてるって頭が強くてその先の歩きの方を忘れる可能性がありますね。そうするとそこへ行く何らかの手段、例えばいつも街中ぐるぐる何かが回ってるとかですね。これよく群馬とかあっちでチーバスとかムーバスとかコミュニティバス、あれの下のランクのもの、もっと細かくサービスする。ようするにリージョナル、ほんとに小さなリージョナルですね。地域地区の初期の小さなセルに分けた運用の仕方って言いますか、それぐらいはサービスしないと、何となく駐車場が遠ざかるっていうことです。それが大きくなると、今度はTXの話だと思うんですね。これはつくばのこちらの財團の駐車場で4,000台位運営されていますよね？で、秋葉原で1,000台出来上がるんですよ。これはなんとかなります。私一度お邪魔しようと思ってたんですよ。で、その前にこれ作りましたですから、これ読んでおいていただければと思います。これが先ほどの高齢者はこれどう思うかなということですね、TX各駅には多分車で来るだろうと、ものすごく都市部が並んでる訳じゃないですから、そうするとそこに住んでる方たちは駅までは多分車で来てそれから駅からつくばに行くのか秋葉原に行くのか、もっと都心部に向かうのかは多分電車で、これ利便性が高いですから行くと思うんですね。で、そうするTX各駅のつくばの駐車場と秋葉原というのはどう動くのかと、車社会から見てですね、というのが一つあるかなという、この先にですね飛行場がありますから、そういうところまで。駐車場って言うテーマをもとにTXっていうのをどう考えられるかっていうのがこれなので、またご参考に読んでおいていただければと思うんです。色々なことになにやかやと書いてございます。これは石川島播磨重工業と仕事してるものですから、そこのために書き上げたものなんですが、これはTXを中心につくば都市交通センターさんと秋葉原の駅前とを結ぶ何らかの方法を考えると面白いなあというような意味もありましたので、是非それをご相談しようかなと思いまして。ちょっと今日の機会をいただいて、これはいいなと思って作ってきました。したがってそちらのほうダイレクトなこちらのお話をさせていた

だくと、4,000台の駐車場が散らばっていて、散らばっている駐車場をどうネットワークするのかというのが大きな施策として残るかなという風に思います。駅あるいはバスのターミナルと、今度は駅の場合と各ショッピングセンターっていうとこの繋ぎをどうとるのかというのは、もしサービスと言う意味では高齢者に対し、あるいは家族、それから弱者の方に対して何らかの交通手段、小さな交通手段があれば大変喜ばれるかなと思いますね。そういうようなことを思っている訳です。

3. 高齢化社会の交通モードについて

(今井)

ありがとうございます。そうすると今言ったお話は、一つはコミュニティバスじゃないですが、そのややトリップの長い部分の交通の手段、コレを今車で、それが駐車場の場合は車の交通を今度もっと地域の狭い中での交通に転換する装置としては駐車場がある。ところがその先のことはどうも誰もよく考えていないと、駐車場まで来てあとは勝手に歩くだろうと、こういう発想になっていると。ちょっと今ショッピングモビリティみたいな電動のスクーターで高齢者をサービスする、イギリスで流行ってるんですけど、ああいうのもちょっとそういう先のシステムなんだろうと思うんですが、やっぱりやってくる方も今車でどんどん高齢者も増えていってドライバーとなっておられますけど、これだんだん高齢化が進んでいくと車も難しいっていうことで、かなりいろんなモビリティの手立てを総合的に組み合わせて、普段のこれ組み合わせ方ですかね?これかなり大事だなあというような感じがいたしますけど。蓮見さん、先ほど車からの脱却っておっしゃられて色々な交通モードをご研究されておられるって事なので、これからは高齢化社会の中ではどういうモードを考えていったらしいのかちょっとお話を頂ければと。

(蓮見)

4月1日からロンドンで開かれるユニバーサルデザインの国際会議に行ってショッピングモビリティの事について発表してこようかと思ってるんですけど。それはそれとして、今日は少子高齢化社会におけるっていうようなタイトルがついてましてね、高齢化社会のことを考えるとすると高齢者の方達に対し私に何が出来るだろうかと色々考えてみようかと思っているんですが、考えてみたら2015年の高齢者というと私自身のことなんですね。これが意外と実感をもって捕らえられてないんじゃないかというふうに思っているんです。まさしく今問題になっている日本を高齢化する現況の人口ピラミッドの形がとんがってきたところを歩いてきたのが私たち団塊の世代、人間でありますけど、団塊の世代の高齢化をどう捉えるかというのを日本の場合で考えますと、それがストレートといえばストレートだなというふうに思いました。それで、私はですね茨城県でユニバーサルデザインの研究の立ち上げもやってるんですけども、

県全体で一番深刻な問題は医療の遅れなんですね。全国でも46番目とか7番目くらい医療の遅れている県なんですよ。県南にいると全然実感がないんですよ。大変深刻な状態であるということです。それでそういうようなお話を色々太田先生にお聞きしながら思うのは、やっぱりその団塊の世代がまともに歳をとっていくとある日突然ガタガタになると、そうするとその莫大な医療設備が必要になってきてベット数も何台必要になるか、何床必要になるかもわかりませんけど、ちょっと考えられない位のベットが必要になるんですね。僕らがそのベットを使わなくなつたあとどうするかっていうと、少子化ですからいらないベットが山のように余って捨てるのも苦労すると言う状態になるという、これが一番深刻な問題で、つまり私はどうやってうまく死ねばいいんだろうかということを考えなければならぬ時代が来るのかなと思います。そうするとやはり団塊の世代に健康維持の競争をやってもらうしかないかなと。つまり一人一人が自分の個性特性を活かして、いかに一日でも長く医療費をかけることなく暮らすことができるかっていうことを競い合う、そういう時代になってくるんじゃないかなと思います。やっぱり自分で健康マネジメントを割り切って出来、暮らせる人がやっぱり幸せなんですね。色んな意味で。医療費をたくさん貰つたって別にそれは健康になるわけじゃなくて辛いだけです。どうやって健康を維持するか。それで僕は思うんですけど健康を維持する一番のポイントは街に出ることだと思うんですよ。これは私の街に対するひとつのキーワードとして「一日に一回は出たくなる街」っていうものをどう作るかと。高齢者だけではなくてあらゆる人が一日に一度は出かけたくなる街をどうつくるのかっていう事じゃないかとこういう風に思うんです。そうすると色んな状況の人がいるので色んな状況の人はそれぞれの状況に合わせて一日は街に出ようと言う風に思うようなサービス支援体制がどう作れるかってところできめ細かい色んなサービスメニューを整えていかないといけないんだなとこういう風に思つんですね。そうしますと、今大嶋さんのお話を聞いていて本当に同感と思ったんですけど、至らないところが山ほどあるというのが今の状況じゃないかという風に思つて聞いていました。そういうところを各それぞれの街がそれぞれの特性を活かしてその周辺に住む人の毎日でも通うと思うような街づくりをしていけばいいと思いますね。そのためにはどうするかと、まず団塊の世代の連中は私も含めて割と若い頃から車の運転をしているので、割と今の高齢の方たちが思つているような交通事故が結

構えるとか、あるいは車に乗れなくて孤立してしまうって事は割合少ないんではないかなと。結構長く車に乗り続ける世代ではないかと思いますね。その時怖いのは車に乗っていればどうにかなるんだけども、どういう風に車を停めるかっていうところですね。そのところの問題は、まず始めに停めにくくという問題が起きています。これはつくばに住んでいてセンターに行くときに停めにくくって問題もあるんだけども、よそに住んでる人がつくば市に車で来た時につくばは車が停めにくくっていうことと二つあると思うんですけども、それからアクセシビリティで考えますと、どこの駐車場が割と空いているのかとか、どの道をどう行けば駐車場に入れるのかっていう、そういうサインの問題とかもまず根本的にあるんじゃないかなと。僕はイギリスに行って、例えばノッティンガムなんかに行って十年ぶりに車で走ってみようかと行ったら何の問題もないんです。パーカットに指定された駐車場にスパッと入れるんです。それはどうしてかというと、むこうの道路標識はわりと方向性を示す道路標識がしっかりしてるんですけど、街中に入ったとたんにどういうふうにシティセンターまで行けばいいのかという標識はほとんど完備されています。そのサブ誘導サインシステムっていうのは本当に遅れている。土浦はわりとその空いてる駐車場はここですっていうサインはあるんだけども、小さくてほとんど僕はちかちかしちゃって何も読めない。この辺からまず整備するというのが必要。それからもう一つ、例えはそれで停められたとして、しかしセンターのど真ん中に入ってくるということは今日もそうでしたけどもなかなか難しいですよね。集中しちゃって。そうするとイライライライラしてくるわけです。そうするとどうなるのかって言うとやっぱりど真ん中には停められないけど周辺部に車を停めてなんとか先を急ごうという気持ちですね。そうするとそういう駐車場が周辺に点在している必要があると思うんです。そういうところに今度は停めるとセンター地区までどうやっていくかという話ですね。東京の方ではですね、随分前からデパートなんかでそういうミニバス輸送サービスありましたよね。

(今井)

伊勢丹とか…。

(蓮見)

車を止めるとちっちゃいバスが次々と走ってくる。あれはとても便利だし、伊勢丹のも色々な色のバスがあって楽しめるし、高島屋もやっているしどこのデパートでも

やってます。あれはあんまりイライラしないですむので、そういう意味ではショッピングセンターでちょっとした色んなそういう送迎サービスっていうのをもっともっと充実させてミニパークアンドライドというところを進めていく必要があるのかなって思うんですね。もう一つはですね、これもさっきの大嶋さんの話なんんですけど、車に乗ってる時はどんなよばよばのお年寄りでも強者なんですよね。クラクション鳴らしてハンドルを流して走ってるし、もう300馬力だって400馬力だって車選び放題ですから。問題は、やっぱり車停めて降りてから歩き始める時に、急に弱者に180度転換するって部分です。狭いぎりぎりのところに停めてドアをようやく開けられるくらいのところであぶなっかしく降りる訳です。つくばは二子玉ほど狭くはないんですけど、やっぱり駐車場は狭い。とてもその駐車場が人の歩く施設になっていないという根本的な問題があると言う事です。やはり、例えばイギリスのパークアンドライドの駐車場を見ると車を停めて歩行者になる時のペデストリアンをちゃんと考えています。どうして日本って車のことだけ考えてその降りた後のペデストリアンの事を考えてなんいんだろうかと思いますね。やっぱり整備されていないのではないかなと思います。

基本的にはやっぱり都市交通っていうのは、それぞれがとっても便利に出来ているんだけども繋ぎが悪いんですね、トランスファーというのか、そこの繋ぎがとっても悪いので先ほどの駐車場の問題もそうですけど、停めて歩いて、あるいは電車で来たんだけどもそこから先どうやって行くかとかそれぞのトランスファービリティというか、そういったものがほとんど出来ていないという大きな課題があると。その辺を研究している人もありないだろうと思います。また、研究はされてるだろうけど、それがとっても難しいと思うんですよ。

それでその辺をやっぱり先ほどの結論ですけど色々な多様な選択肢がもっともっとあって、そこが選び放題、300位選択肢があるっていうそういうのをつくばは作る必要があるんじゃないかなと。で、それぞれにメリットがありデメリットがあるけれども、それはユーザーが選ぶ。例えばちょっと離れた駐車場に停めるとパークアンドライドでシャトルバスのサービスがあるんだけどそのバスに乗ると雨の日でも濡れないで済む。一回乗ってしまえば時間はかかるんだけどもショッピングセンターから駐車場まではほとんど屋根付きの状態で全く移動距離も最小限で済む。例えば電気自動車を使うとショッピングセンターの中まで行けちゃうっていうそれが、さっきのマイド

カーの電気自動車ですか、地下に入ろうがどうしようがオープンカーでまったく排気出さないわけですから、そういうことで考えていくとトランスファーですよね。あとはカーシェアリングの話が載っていますけど、カーシェアリングっていうのも対応としてあるのではないかなと思います。数キロにわたって続くペデストリアンあたりでいいかもしれないし。あとはレンタカーですね。東京から初めてやってきてTXでつくばに着いてそこから先、例えば僕、施設に入ってる母親を見舞おうと思ってたんですね。でどうやって行けばいいんだっていつか電話かけてきたんですよ。どうやって行けばいいんだって。で、僕説明に困るんですね。レンタカーを教えてあげたら泣いて喜んでいましたね。これは便利だねえって言ってたんですけど、結構レンタカーはつくばの場合今一ちゃんとしていないっていうか、あるんだかないんだか、っていうあたりでレンタカー、レンタサイクルあるいはそのショップモビリティというような副次的な都市交通をもっともっと充実させていけば結構選択肢が増える。もう終わりますけどこの問題は結局自分だったらどうすればいいのかということを考えればわりあいと考えやすいんではないかと思いました。余談ですが、さっき司波さんのお話で退職してから郊外に住みたがるっていうのは、私の例をみると、そういう風に思うのは男だけであって、女性は殆ど東京に出たがるというのが一般的な傾向ではないかと。男女の価値観がはっきり分かれているんです。

(司波)

繋ぎの話ですけどね。要するに日本でこういういろんな繋ぎは結構やられてるんですけど、実は繋がなきゃいけない状況が変な形で起こっている事の方が大問題なので、例えば20万とか30万の都市っていう行動パターンはそんなに難しくないんですね。非常に単純明快で郊外にいればチンチン電車で行けば必ず真中に来れますし、しかもかなり安い料金で。車を使えば、あれ大体車を使うと高い仕掛けになってますよね。都心の駐車場っていうのは基本的政策的に高くしてあります。両方選択できるようにしてあるっていうのがすごいんであって、繋ぎでも例えばパークアンドライドっていう仕掛けがうまく出来て、郊外で大きな駐車場があって、そこで電車の切符を買えば駐車場代とセットでものすごく安くして事実上タダですよね。駐車場だけ使うというような。こうゆう事で選択幅があるんですけど、日本の場合は今おっしゃったんですけど繋ぎって、例えば今駐車場のことでも結局ある程度になるとそれの伸び以

外にないような状況で選択がない状況を都市の中に作ってある、都市と言っていいのか解らないんですけど、出来てるっていう事の方が問題ではと。もう一つ、今おっしゃった都市に一回は一日のうちに出るっていうのはこれ私どもは数年前から色々考えて答えが出ない一つなんですけど。今の地方都市の中心市街地の問題って、まさにそれで、出られなくなっちゃってるんですね。先ほど足利の例を申し上げましたけど、普通に一般っていうか、今の高齢者、僕なんか免許のない人はやっぱり地方都市にもいるんで、その人たちは全然動きが取れない。結局徒歩圏で間に合わそうとするから、子供たちは皆郊外に住んでるけど中心市街地になんとかしがみついて、そのしがみついてる中心市街地に全体に購買力がないもんですから高齢者だけで、店もどんどん逃げていく。それでなんか全体の土地利用っていうのかな、住まい方の配置の問題を日本人はどうも真剣に考えないで散らばっちゃったから交通手段で繋ごうとかそっちのほうにいってるっていうのは今の中心市街地の最大の問題なので、むしろ本来こういう土地の中にこう住まうのがいいのであって、そうしたらこんなモビリティなんかなくたってこう行けるじゃないかって議論があった上で、その上で何と何を繋いでいくかって議論がなくてこういう風になっちゃったのはしょうがない、だから鉄道を走らせる道路を作る、繋ぎを作る、これ日本の都市計画って言うのか都市思想っていうのは本末転倒。その言わば典型みたいなのはこのつくば。全部車の移動を前提にして作っちゃって今になって TX 入れたけど20万都市で電車が来てそこから先なんにもりませんよって、それこそ北条まではタクシーで千円かかるとか、そんな街とは言えない状態のものが出来ちゃって。

(蓮見)

千円じゃ行けないですよね？

(司波)

ええ、千円じゃ行けないかもしれない。それから仕事で建研なんか行くとあそこは2千円位取られるのかな。センターから。これ非常に馬鹿げているとこですから。筑波大の卒業生の方もいらっしゃるけど他学部の受講をすると自転車じゃ遠すぎる状態でしょう。それでそうなっちゃってるのになんかで繋がなきやいけないっていう。20万位の都市なら本当のこと言うとそのうちの半分くらいは歩いて暮らせるような仕組みになっていればそんな大きな問題にはならない。そういう風にどうして発想しない

んだろうなっていつも思うんですけどね。土地利用、土地の利用の自由度が高すぎるという事があるのかもしれないですね。

(蓮見)

基本的にはやっぱり歩いて楽しい中心市街地の計画が出来ているかどうか…。

(司波)

それはですね、それから高齢者がやっぱり、高齢者の家族もある程度都心と一緒に住めないといけないんですよ。僕は数年前からあちこちで新しい形の併用住宅を薦めて回ってるわけですけどね。マンションはマンション、ショップはショップって形は絶対おかしいんであって。一、二階ぐらいはショップでいいかもしれない、その上は必ず住宅が乗ってて、それも超高層なんてみっともないものではなくて、せいぜい五、六階の、そういう新しいなんか概念に基づくビルディングっていうものをきちっと考えて、それをどう並べるかっていうのを考えなきゃいけない。幸か不幸か地方の中心市街地はほぼ荒野原、何にもないから新たに新都市作るような発想、そういう事考えたらいいんではないかと思いますね。

(蓮見)

イギリスなんかは土地が国有ですよね、基本的に。

(司波)

そうですよね、都心そうですね。

(蓮見)

都市計画がどんどん戦略的に出来るようになっている。日本の地方都市はみんな数人の地権者が中心部を握ってて、わがまま放題スタズタになっているというのが根本的な問題となっていると思いますね。

(司波)

イギリスでシティマネージャーって成功したって日本ではすぐタウンマネージャー入れたでしょ？イギリスの場合は商業の商業店舗の価格政策をシティマネージャーがやるわけです。こういう業種が欲しいけどこの値段じゃこないからじゃあいっそのことこれはタダにしちゃえとそういうなんかテナントミックス考えて、それから価格政策考えてやると直ちに翌日から実行できるようになってるわけですね。全部公共施設ですからね。

4. センター地区のモビリティ

(今井)

中心市街地の話が出ましたけど、センター地区の駐車場って言いますか、少しこのセンター地区に焦点を当ててみると、ここはデッキの上で人工的に歩くスペースが出来ていますが、つくばの中で歩けるところって、要するに歩いて楽しいっていうのも含めですけど、この辺くらいしかあまりないんですね。先ほど蓮見先生がおっしゃって、一日一回は出たいって言うのは、歩くか歩かないっていうのが決定的な問題で地方都市と例えば東京の人間を歩かせますと、断然歩く能力が出来る。地方の方はほとんど歩けない。すぐ疲れてしまう。個人的な話ですが、私の母親が83、4歳なんですが友達連中と、よく一緒に旅行に行くんですね。うちのお袋はもう70歳くらいで車の運転を辞めたんです、これ危ないから。ところがずっと車使ってる人達は、もうこの年になるとほとんど歩けない。せいぜい50m や100m 歩いてもう体がもたない。だから外出しない。どこか行くっていう時もすべて車か何かに乗らなければ移動できない。こういう状態なんです。健康状態が大分違っちゃうんですね。アメリカなんかは前、医療費が増えちゃった時に、結局そのウォーカブルシティっていうむしろ歩かせて健康を回復させた方が医療費が抑えられるって、先ほど蓮見先生がおっしゃった話と、むしろその歩かせる事が健康回復に極めて有効だと、問題はその歩けるような場所っていう、楽しく歩ける場所っていうのはこのつくばの場合はこのセンター地区くらいかなと私はちょっとそんな気がします。そうなった時の駐車場の役割りっていうのはかなり重要でその時に先ほどの選択肢をうまく増やしながらとにかくサービスが駐車場に付いていて、一日一回はここに来て町の中をウロウロして、そうすると街の中にもぎわうと、それで健康も回復すると、なんかそういうモデルみたいのを今伺ってましたら出来ないかなーって気がしたものですから。

(司波)

つくばはですね、歩行者のネットワークというのが長く、5 km 歩きたい人でも10km 歩きたい人でも安全に出来るんですよね。だけど歩く気になれない。都心のデッキもきちんとネットワークが出来るんだけどなんかお寒い。

(大熊)

都心部はそうですよね。健康と歩く、街に出るというのは非常に関連があると思いますし、やっぱりこれから時代を考えるとモビリティの多様性とか自由なモビリティをどれだけ確保してあげるかって事がまず前提にあって、例えば都心に来ればそれはショッピングとか色々な要素があって歩ける、あるいは健康志向であれば美しい並木道があればそこは歩ければいいですね。家の周りだってその気になって見ていけば散歩道なんて自分で作れるわけで、そういう場はいくらでもある。それはその人の考え方とか生き方の問題だから、例えば都心に出たいと思う人が出られない状況がこれからの中高齢化社会っていうのになると確実に問題として上がってくる。これにどう対応するかっていうのが根源的な問題の一つだと思いますね。もう一つはですね、高齢化高齢化って皆高齢化の議論をしていますけど、高齢化がいつまで続くかって事なんですよ。多分高齢化のピークは我々が高齢者になる時ですよね。あと10年。10年が高齢化のピーク。これが死にたえればかなり平準化してくるんです。ごく一般的な高齢化は、ごく一般的な話になって特殊な緊急対処をするような事態ではなくなってくる。そこをちょっと混同して高齢化だけに集中していると、学校いっぱい作っちゃったら入ってくる人がいなくなっちゃったと言うことと同じこと。それから東京首都圏に人口が集まりすぎるから分散政策しなくちゃいけないってつくばが出来た。これと同じことが繰り返されるという危惧がありますよね。これを見極めるのは高齢化ピーク対策しなくちゃいけないのはあと10年。10年から20年。だって10年たった後から対策しようとしても実現するまでには我々死んじゃってるんですよ。

(司波)

結構多くの論者が高齢化社会の長期的には明るい展望を出しているとそういう事なんですよね。

(蓮見)

もう一つはですね、首都圏に人口が集中した時にとった色々な政策の一つの効用としてここにつくばという学園都市があつたり東京とを結ぶ鉄道が出来たり、あるいは東京の中でもそうとう色々な所に色々な施設ができたり、あるいは核都市が出来たりという事がありまして、総量的な意味では供給量が勝ってますから選択性も高くなっていますね。居住の場所とか就業の場所とか選択性が高くなっている。で、根幹の交通

のサービスは大体できてきた。ただし先ほどおっしゃられたような隙間とか繋ぎとか本当に今のシステムでは対応できないところにいるモビリティニーズってところへの対応って事がまだ充分じゃないと思うんですよね。その一つとして駐車場の中から街、あるいは駐車場に来る人のモビリティの本当の意味を満たす目的地がどうであるかって事に対する対応とかね。それからその駐車場まで来る手段ですよね。少し高齢化が問題になる頃はそこに来たくても来れない、手段がない、モビリティで満たしてもらえる都市サービス、都市交通サービスがないという状況は出現してくる。これへの対応は充分ではないという事ですね。先ほど色々な事を日本では考えてないのかつて言ってもそんな事はないとは思いますが。

(大熊)

外国からの事例を色々輸入するのは大好きですから。色々なのをいっぱい輸入して消化しきれないくらいあって、その中のいくつかを交通実験とかいって試行とか各地でやられてる。それをことごとく失敗してるってことはおっしゃる通りです。

(司波)

全体の都市のシステムが違うのに違うものを持ってくるのがおかしな話で。

(蓮見)

例えばね。ショップモビリティを日本で1990年代の半ばにやりましたよね。

(今井)

タウンモビリティもそうですね。

(蓮見)

みんなたずたずで失敗しますよね。あれ結局なんか乗り物の貸すサービスっていう風に解釈していたので失敗しているのであって、実はコミュニケーションサービスなんですね。

(司波)

街の創造が違っちゃってるところへ別の所で動いてるシステム似てるからって持つてきたって駄目なんですよ。

(大熊)

先ほど大嶋さんのお話の中でカートを運転している女性がお客様とか荷物を持つ人に声をかける、そういう事がやっぱりサービスとして重要な事だと思う。

(大嶋)

一番これから感じるのはそれなんですよ。今、駐車場って自動化が進んでいるでしょう。高齢者は何が欲しいかっていうと会話の相手なんですよね。だから一言ありがとうって言われただけで、気をつけて下さい、またおいでくださいって言われただけでも嬉しいんですよ。ところが自動化されてありがとうございます。うるさいみたいな形になっちゃうんですね。それでは駄目だと思うんです。おっしゃるとおりです。こういうカートに乗ってるとある空間で一緒になるじゃないですか。そうするとほんとに良く知つくるとあるオペレーターにファンが出来るんですね。

で、イケメンだとですね、大体女性たちのちょっと高齢までいかないですけど、こういう方が色々話をしてくれたり、こちらからも話をしますから、そうするとお土産をいただいたりっていう事が行われるといいですね。で、高齢者ですと色々な事を相談する人もいますし、わずかな期間でじゃあ今度うちに遊びに来いみたいな話もあるし、それをたかだか駐車場の短い移動時間帯で行われる事があるんですね。そうすると何がしたいかっていうと、やはりそういう意味ではやたらに声をかけるっていうのか、積極的にこっちからコミュニケーションする時にそういうアプローチがサービスになればいいなと思いますね。先ほど蓮見さんが言われた、多分フリンジパーキング、ちょっと離れたところの駐車場で何が必要かっていうとそこに停める方の、高齢者でもなんでも何を思ってるかということです。遠いところに停めたんだから何くれるのっていう事なんですよ。インセンティブは何なのかということです。欲得の問題ですから。中心部が300円だったらここは100円ですと、しかも乗り物に乗って行けますよってなったらこれは考えちゃう。そうすると中心部じゃなくてここに停めますね。しかも何かくれた。何かイベントをやってる。というような事でこれはあるデパートで仕入れが失敗しちゃって残ってるような品物を持ってきてそこで配ってあげるとちゃんと有り難く皆さんむしろこっちに来ますんで。なんて言うか実際の動きは残念ながら辛気的な話だと思うんですけど欲得な部分にあってですね、それが原動力になって動いてるっていうのはありますね。それを無視しちゃうとちょっと離れたところにいい駐車場作っても誰も使わないという現象になって、ましてここは何にもサービスがない。ただおじさんが一人だけ座ってじっとしてるだけ、ということでは駄目だと思います。

5. 誰にでも利用しやすい駐車場とは

(今井)

そうするとちょっとその駐車場までどうたどり着くかっていう本当の交通弱者の問題が一つありますね。それからたどり着くにしても高齢者に愛される駐車場っていうのはどういう駐車場かっていう問題が一つ。

(蓮見)

ハードウェアシステムっていうのとソフトウェアっていう、こういう一対の問題なんでしょうね。

(今井)

今一つコミュニケーションの重要性、装置化してるっていう、高齢化すればするほど難しいから、字が見えなくなったりとかやっぱりそういう問題もありますし、機械の対応が非常にみんなやりにくくなってくるんで、どこもそういう問題が出てるっていうのがあります。ですから高齢者に愛されるっていうのは先ほどの大阪のまさしくマイドカーいうのは実は商店街でも同じ事が言われてるんですが、商店街の方も高齢になっていて、自分で声かけないからマズイのですが、同じ事言われています。非常に共通点が多いと思うんですけど、センターのここの駐車場、少し今度は駐車場そのものに焦点を絞った時にどういう事を、先ほども随分出てるんですけども、TXも今度来ますから駐車場の役割りって言うのはかなり色々変わってくるでしょうし、これは今伺ってると高齢者に愛される駐車場にならないとセンター地区の商業そのものが繁栄しないという事ですね。この辺どういう戦略でこれからやっていったらいいかということで、いろいろ思われてること、同じようなことが結構あるかと思うんですけど、そのあたりのお話を伺えると参考になると思うんですけど。

(司波)

その前にPTか交通特性に関わるようなところをご説明いただければと。

(今井)

TXができるとまず駅の乗降客が2万人くらいですか、一日のつくば駅の利用者は。葛城との取合いでどうなるか、バスのルートの関係で変化がありそうですが2万人くらい。

色々レポートを見ていますと端末でここに来られる方のバスの方が5,700人位。車で来られる方が4,200人位。で、残りが徒歩と二輪車、自転車です。徒歩でも5,800人位の方がいらっしゃるというような予測のデータもあります。

自動車についてはトリップエンドそのものが減らないで人口が増えるって事が前提になっていますので、先ほどの大熊さんのご説明だとここまでいかないという事でしょうから、そうなるとちょっと変わるかもしれません、かなり大幅に6~7割、中心部でも3割位トリップエンドが増えて、車がそれだけ増えているっていう予測になっているっていう事ですね。ただこれを実際その年齢別に車を同時に運転するかどうか、先ほど運転免許を持っている人はどうなるかとかですね、交通の走りはどうなるかとか色々検討はされていて、それは3ページのところを見ていただくと、これはただ70歳になると結構検定を受けに行かないといけないという、そういう区分でやっていますから高齢化の場合は65歳からなんですが、70歳以上は運転免許更新時の高齢者講習ですね、これをやりますけども、これで見ていただくと12年から22年で70歳から74歳も増える、75歳以上も増えるということですね。それから65から69も増えています。高齢者ドライバーも明らかに増えるという事でございますけど、全体も増えています。

(司波)

TXに乗ろうとするかなり郊外にいる人で車で来て乗り換えて、ここで駐車場料金を払わないといけないんですよ。

(今井)

パークアンドライド。

(司波)

東京へ一日行って帰ってくるといくら位駐車料金を払う形になるんでしょうか。

(事務局)

想定しているパークアンドライド自体は、研究学園駅（葛城駅）でメインに考えています。

(司波)

研究学園駅（葛城駅）はパークアンドライド用の無料駐車場として供給される可能性があると。

(事務局)

有料だと思いますが、月極で5,000円から5,500円程度というような考え方であると思いますが、まだ決定はしておりません。

(司波)

5,000円位だと使う。特に通勤なんかだと使うでしょうね。1日だけ特別って事になると結構高いものになりますね。

(事務局)

500円位ではないかと。

(司波)

そうすると結構おこるパターンになりそうですね。

(蓮見)

これは便利ですよね。バスよりも安いですよ。

(今井)

そうですね。結局そうなるとそうですね。

(司波)

そうすると TX は車とそれなりに連結する仕組みが想定できるんですね。都心の場合、もう一つあって都心に来るお客様と乗り換えちゃうお客様と両方の目的を持ったお客様と 3 種類いるわけですね。それが上手に動ける仕組みが街としてどういう形であればいいかって事になると思うんだけど。

(蓮見)

もう一つはキスアンドライドですか。

(司波)

それありますね。

(蓮見)

これからかなり増えると思うんですが、どういう風にしているのかよくわからないのもありますね。

(司波)

今でも確かに高速バスを見ていますと、奥さんなんかが送ってきて、ご主人が東京なんかに出張かなんかで行く、「じゃあ」なんてやっているのを見かけるから電車に

なるともっとすごいでしょうね。

(蓮見)

たぶんそれは葛城ですよ。あそこでと要するに早い電車が停まるかどうかというのがすごく関係してくると思うんですよね。ただ45分って言っているのは快速とか駅を通過するタイプの電車だと思うんですよ。

(事務局)

早いのは停まらないですね。そのあたりは難しいのですが・・・

(司波)

次は伊奈谷和原ですか。守谷ですか。守谷まで車で行って置いて行くって形にはなかなかならないですか。

(事務局)

守谷は駅前は空間的な余裕がないですね。

(司波)

そうですよね。

(事務局)

だから駐車場の整備というのは難しい状況です。

(司波)

あそこは先行的に市街化が進んでますもんね。難しいですね。

(蓮見)

送り迎えっていうのはかなり重要なってきますね。

(司波)

これから街の、特に中心部ってせっかく駅が出来るわけですから、もう少し高密度で魅力的にしなきゃいけないし、そうじゃなきゃこの街はちっとも面白くならないと思うんですけど、そういう時に駐車場がどうあつたらいいかと、通勤客用じゃないことに割り切ってしまうと、先ほど先生もおっしゃったように、ちょっと外置いて中を歩かせて、その中が面白い街だと。単純に考えるとそうなればいいわけですよね。だけど通勤客もっていうと車を降りたら駅に直結してなきゃいけないパターンですから、その辺この街づくりでどう折り合いつけて行くかっていうのが。今駐車場配置見てるとなんかえらい中途半端でどっちにもなりそうなところに沢山あるから。

(今井)

月極と時間貸っていうタイプでその辺はある程度工夫をするか。この辺はどうでしょう、大嶋さんこういうような今司波さんが指摘されたようにパークアンドライド的に使う駐車場、ここにショッピングだと人に会ったり楽しんでくる方、多くはその二つで駐車場が使われるという風に考えた時に、混在して需要がきますのでどういう風にしたらいいでしょうか。

(大島)

私自身は例えば再開発でこの施設と駐車場って自分やっててですね、一般的に月極のお客は本体施設っていうか混合施設、ここで言うと街にあまり貢献しないと思われているふしがあるんですよ。これはちょっと違いますね。これはイトーヨーカ堂の駐車場を手前どもで借り上げて、イトーヨーカ堂の方も入るしその他の人も利用させるっていうなら、最初は、その他の人に利用させるっていうのはあんまりイトーヨーカ堂にとっては面白くなかったんですけど、それでもやってみようってことでやったんですよ。そうしたらちゃんとその他の人、月決めの方もちゃんとお店使っているんですよ。皆じゃないですよ。2~3割は使ってますわ。と言うんですね、パークアンドライドだろうが通勤だろうが通学だろうがなんだろうが、お客様と思ったほうがいいと思いますね。だからそうするとお客様の選択肢で問題は、全部同じ料金体系っていうのがむしろ問題であって、離れればここは安くなっていますよ、それから利便性が高くなればその分だけ少し高いですっていうところで選択肢が増えればその人のジャッジで遠いところにも手を触れますし近いところでも手を触れますね。あとはこれが結構集まっていると言ってもいい、外周部のちょうどループがありますけども、その中のループに今度全部入ってますから、そういうところでなんらかの横の繋がりの先ほどのですね、トランسفァーの話でうまく繋ぎが出来るようになるとよくなるでしょうね。あと、配布された資料をご覧になって一気に16年度の利用台数が減っていますね。これはなにか理由があるんでしょうけど、とにかく減った事実状態をいかに高めるかっていうのは課題でしょうね。

(蓮見)

それは西武の改装か何かでほとんどなにもない時があって、そうすると駐車場が利用されない時期があったんですよ。

(蓮見)

閉鎖状態に近かったですね。駐車場利用台数とか駐車場そのものが減ったり、これは平面駐車場を借りていて、途中で返さなくちゃいけない、閉鎖だったんですよ。

(大島)

閉鎖ですか。そういうものですか。それじゃしようがない。

(蓮見)

供給台数も700台位減ったんですよ。

(大島)

また、今の話に戻りたいと思うんですけど、各駐車場でちょっと現場の近い話になっちゃって申し訳ないんですけど、特に女性客が嫌がっちゃう駐車場っていうのはまず駄目だという事が言えるんです。トイレですね、各駐車場のトイレ。ちょっと極端ですがパウダールームまで引き上げてあげないと、そこでおしめとかオムツを取り替えてとかなんとかなど色々作業、化粧もするでしょうし、まず根本はそこにあるんでしょうね。それからもう一つは、もうだんだんこのつくばの方も把握してそれぞれ整備してると思うんですけど、もうちょっととその前の話をすると、清掃ですね、これがゴミがちょっとあってもお客様はどう考えるかっていうとなんかこう全体が緩んでるねと、あんまり使いたくないと。見ていただくと解るんですが、比較的沢山来る駐車場っていうのは大体いつもそこに集まっているんですね。ところが何故か知らんけど空いてるところはいつも空いてる。この現象が必ずあるはずなんですね。多分そういう事がいくつか緩みの現象みたいな、お客様が判断しちゃってなんとなく行きたくないなと。特におじさんがいた場合は応対が悪いなとかいうところまでいくのです。どうでしょうかね、それぞれのこのつくば交通センターさんがやられて特に所有や運営している駐車場のそれぞれの機能っていうのを、それと今度駅が出来ることと併せて、それを中心に全体の街づくりで駐車場が何を提供する事が出来るかっていうのをもうちょっと積極的にとらえないといけないと思いますね。これだけ固まって4,000台あるわけですから相当なイベントが出来るわけなんですよ。それを是非。やられたらどうですかね。

6. 今後のセンター地区における駐車場整備について

(今井)

一つテーマで事務局の方のご依頼があるんですけど、先ほどの資料を見ますと人口は増えるし、交通需要も増えるという風に考えて駐車場整備をしているわけですが、これが先ほど大熊さんも指摘したようにあるニュータウンの学校と同じで、一過性でまたわっと増えて、その後どんどん需要が減ってきてどんどんどんどん空いてしまうというかマーケットが縮小してしまうかもしれない。それでこれから更に500台位追加したいっていうお話なんですが、そういうところを考えるとちょっとこの投資をためらうようなところもあるし、これをどういう風に考えていったらいいかということですね。この辺ちょっとご意見があれば承りたいと思いますけど。なかなか難しい問題だと思いますけど。

(大島)

一つはサービスと料金体系。サービスは色々議論があると思うんですが、料金体系って特異ですね。いわゆる月極的なもので5～6種類。時間で5～6種類。合計10種類位の利用者側が選択できるようなもの。こちら側がそれどう考えるかっていうと、ある時間帯ではがらがらで、ある時間帯では結構、いわゆるピーク時みたいなを迎えるだろうと。問題は空いてるところにどう埋めるか。これが勝負ですから、それを大体1日24時間、夜中は駄目だから半分にしても12時間。この12時間以内の10時間位で稼ごうってなってると、多分全体量の経営も上がってこないっていうのがあって、いかに24時間の空間を動かすってところに料金体系の多様な選択肢をもってくる。これはお客様の心に触れないと多様なものが出てこないですね。だから当たり前のごとく月極料金、時間料金、せめて時間外2～3種類、月決めが2～3種類っていうんじゃなくって、もうちょっと利用者に即した選択できるようなものが入ってくると大変拡大する可能性が充分にありますね。

(今井)

また逆に需要の多様性って言いますか、ここにある機能が今度は鉄道駅っていう機能がプラスされて買い物の需要があると、例えばそれ以外に文化施設があって人が集まってコンサートがあるとかですね、あるいは居住者がいるとか学校があるとか、

ニーズによってまたその駐車需要のピークも違えばパターンも違う、そういうのとやはり呼応すると言うようなところあると思うんですけどね。

(大島)

例えばこのTXとですね、終電車っていうのがあるじゃないですか、一番最初と最後のこここの部分で多分駐車場の1機能を考えることができるんですよ。だから終電車で遅いとかいうのにおかあちゃんは迎えに来られない、という場合はそこへ車を停めておきたい。ところが停めておきたいんだけどお金がえらいかかる場合はこれは来ないですよね。そうするとこのつくばTXとどうセットして安値感の強いもので、そこに引きつけるかという駐車場が一つや二つこの辺にあってもいいと思いますね。だからどうでしょうか、例えばここで月極料金で一番高いのはおいくら位ですかね。1万5千円?

(事務局)

1万9千円。365日24時間ですね。

(大島)

バスの定期はだいたいいくら位ですか?7千円、8千円ですか?

(事務局)

そのくらいですかね。

(大島)

例えばですね、バスの定期が7千円とするじゃないですか、5千円で停められるとしたら結構考えますね。バスで来るより車で来たほうがいいんですから。ただし時間帯のことありますよね。混みあってる時にそれをやられても困っちゃいますから。例えばの話なんんですけど、そういうどっかでこうバスにターゲットを合わせるのか、今度はTXも出来ました、それに合わせるのか。多分交通機関となるとバスと鉄道くらいしかないですから。それとこれだけあるわけですから、先ほど蓮見さんのサインの話で、高齢者っていうのはほとんど今駐車場のサイン見てないんですよ。これはどうしてかというと、建築のデザイナーがきっちりした綺麗なPマークを作り、文字を入れ、きっちと出来上がるんですけど、これがほとんど高齢者が見えない。見えるような大きさでもなければ色でもない。で、これはこれからちょうど都市交通センターさんが取り組むいい材料の一つになると思いますね。サイン計画、自分の敷地内

に付けようと思ったらこれ付けられますから。だからその辺のところで高齢者に優しいサイン計画を作っていくっていうのも一つの大きな仕掛けになると。これ地味ですからね。掃除をしたりですね、トイレを綺麗にしたりですね、なかなか地味なんですが、それがやっぱり利用者にとって大きく左右する話になるんで、是非チャレンジしていただきたいなと思います。

(司波)

新しい駐車場の建設を供給するの、駐車場の建設ってそんなに高いもんじゃないでしょうか？

(事務局)

投資の問題っていうよりつくばの利用状態と今後を考えると、車社会の街でこれから利用も増えてくるということでそれにきちっと対応する必要があると・・・様々な状況がありますからその辺は難しいですが。

(司波)

その辺が私もですね、東京の郊外駅のアナロジーではちょっとこのつくば駅周辺の街っていうのは解釈できないんじゃないかと。でも他に事例があるかって言うとどうもあんまりないし、よく解らないんですよね。で、人口統計見るとここは昼間人口も大きいish。通ってきている。だけど東京へも繋がっているし、どういう行動パターンをとるかっていうのが見えないんですけどね。いずれにしても一つだけ言えるのは、街としてもう少し面白くするっていう事が大事なのとそれからおっしゃっていた駐車場、ヨーロッパ行くとものすごく解りやすいの。僕は車を利用しないんだけど、一番単純で解りやすかったのはイギリスのカーディフっていうところに行った時ですが、あそこはだいたいヨーロッパどこでもそうですけど城壁取っ払うでしょ。で、そこへ入ってどっち方向でもぐるぐるぐるぐる回っていると次は空いている、次の次のマークまで出てるわけですよ。で、何しろこう回っているとどこか入り口に突っ込んで行けますから。それでここもそういう単純な仕組みになっているかっていうと設計した街なのに、この駐車場行くにはこう行かなきゃいけない、あの駐車場に行くにはこう行かなきゃいけないって結構複雑なようですね。車運転できないから入り口を歩いてちょっと見てみたんですけど。それから新設の方も一部反対運動があつて裏があったりとか、わかりにくいくらい。その辺は駐車場のこうなっちゃっているからど

うしようもないんだけど、せっかく解りやすいパターンとっているのに本当はここさえ回っていれば駐車場の入り口が見つかるって事になると、全体の駐車場が総合的に使えるはずなんだけど、今残念ながらそうはなってないので、もし足し算されていてあと将来状況見ながら駐車場なんか需要がなければ潰して他に変えりゃいいし、割と気楽に投資していいんじゃないかと思うんだけど、その時にせっかく足し算するやつを長期的に見ると、こんなシステムで使ったらいいってシステム作つといてそれを第一号みたいな形で順次いじくっていくようになつたらと思うんです。僕は車反対派だけど、だからって駐車場をゼロにしたって街は成立しないわけで、やるんなら使いやすい駐車場を使いやすい形で配置するっていう風にしていく。特に郊外にこれだけ多機能がある都市ですから。

(今井)

今の問題は、大熊さんが先ほど言ってた人口降下って問題。それから駐車場まで辿り着けるかって問題。非常に関わった問題だと思うんですけどね、どうでしょう。

(大熊)

今日配布していただいた駐車場のデータですが、平成9年までは供給も増えた需要も増えた状況が平成9年を境に需要が頭打ちになっている。これは収容台数が供給サイドで一定になってしまった理由なのか、利用形態が変わってきたとか、ちゃんと整理しないと解らないと思うんですが、一つちょっと気になりますね。それとまあ多分つくばっていう地域性を考えた時に、車に変わる移動手段、しかもセンターがあつてその周辺が非常に薄い人口分布があるところで、少なくともセンターに来る人の需要をどう抑えるかって事になると、車がなければちょっと不便だし、代替する手段がないだろうと。だからそういう意味ではセンターにどういう機能をこれから入れて魅力付けるかって事をものすごく関連はするんですが、需要としては割と根強いかもしれないですね。ただ、高齢化が行き着くプロセスの中で確実に交通弱者は増えていますから、車に依存している地域構造だからこそこれは10年20年はちょっと劇的に変わる波乱要因を含んでいるという事なんですね。先ほど大島さんの話の中にセンターに駐車場がいっぱいあるじゃないかと、その駐車場に特色を持たせて利用者サイドの選択肢を拡大するというお話で本当にそう。その中の一つの要素として広がってる交通弱者ですかね。潜在的にはモビリティの需要があるんでそれを満たす手段がないも

のに対して何が出来るかという事なんですよ。これは色々なところで色々な実験をしています。アイデアは沢山あります。ただうまくいっていないというだけで。それは何故かって言うと私思うんですけど、前多摩の交通センターのお手伝いをさせてもらった時に、つくばとか多摩の公団が開発したところのセンターと駐車場との関係は、日本の中では極めて特殊な事例だと思うんですね。要するにセンターの活性化のための駐車場という事であって、今でも供託金のようなものを取っているんですけれども、要するに本来こういう所じゃない街中でやろうとした時に、新しい試みをしようとする時に話をつけなくちゃいけない事が少ないような気がします。ここでは、いろんな新しい施策をやろうとする時のビジネスモデルを考える上でのシーズがいくつか揃ってるんですよ。これを活用した上で、その周辺に埋もれた需要を拾い集める方法、新しい交通システムの具体的な提言を出来る日本で数少ないエリアだと思うんですね。それをやっていくかどうかっていうのが極めて重要なんですね。それはそこでやる駐車場政策が都心の活性化と密接不可分。それを活性化、そういう駐車場とかあるいはそれに付随した特長として新しいサービスですね、高齢者とか動けない人にディマンド型で対応するとかですね、そういう事をやる事がこの地域の活性化に繋がるし、ここに出店する人達の利益になるし、その事を保証するためにまた賛助金を集めなど考えてはどうでしょうか。

(今井)

そうですね。ショップモビリティでもイギリスの場合は商店街のお金の負担で借りる方はタダでそれを使えるんですね。で、その方が商売のメリットになるっていうのがわかっていると。だから今度逆に移送サービスみたいに外から連れて来る方も皆が負担して連れて来ればという発想は当然起こりうるということですね。

(大熊)

それ、出来る可能性を持っている地区なんじゃないかと思うんですけどね。主体があるし。

(蓮見)

そういう意味では特区みたいのですね。多様なサービスっていうのは割と他にもないですよね。同じところをくるくる回って、そこで待っているとバスが来るとか。電話かけると来てくれるというのを点々と繋げれば結構これから的新しい交通体系と

していいかもしませんが。それやると今度はタクシー業界とかが反対して難しいだろうけどその辺クリアになればね。

(司波)

実験って言えばつくづくバスは実験でしたよね？あれ終わったんですか？

(事務局)

ええ。まもなく終わると。

(司波)

見た感じあまり乗っていない。のりのりバスもそうだし。のりのりバスは市でやっている恒久的なものだったね。

(大熊)

新しい試みはいろいろやられてはいるんですけどね。

(司波)

つくづくバスだかのりのりバスだか、筑波庁舎へ行くんでそれがあるだろうと思ったらなんのことない1時間に一本しか走ってないとかね。とてもじゃないけど使える状態じゃないんだよね。

(大熊)

それやる事に意味があるってだけで実質的には問題だね。

(司波)

それで会議をそれに合わせてセットしてくれたものですから使った事があるんですよ。だから乗ってる人いないですね。

7. 今後の研究課題などについて

(今井)

時間がそろそろ少なくなってきたので最後にこれで研究調査をしたり、色々あそここの事例を見たほうがいいとか言っていただければと思います。またそれで色々ご協力頂いたりとか、他に先ほどないような事もその結果としてここでは実験できるかもしないっていうような面白さもありそうなので、ちょっとアイデアを皆様から頂いて終わりにしたいと思うんですが蓮見さんいかがですか。

(蓮見)

これから需要が増え、高齢化がピークを迎えるという事なんですけども、つくばは割と学生が多いという意味では、その高齢化率が低いという数値的には出てくると思うんですけど依然としてやっぱり基本的には高齢化が進んでる街だと思うんですね。そういう意味ではやっぱり高齢者にかなり的を絞って皆が知恵を出し切るっていうのが一つ必要なではないかなと思います。そうするとそのためには大島さんがおっしゃったみたいな多様な選択肢って事をうまく使い分けられるような、あるいはちょっとちゅう出てくる人がメリットを得られるような何かサービス関係って言いますか、考えていったらいいんじゃないかと思います。やっぱり高齢者もただ来て帰る人ではなくてやっぱり経済効果を生む人達ですし、高齢化した時代にはやっぱり、そういう方達が集いゆっくり一日を過ごせるような、そういう仕掛けも大事だと言う風に思います。その辺例えば司波さんのお話で、東京にはもう車で行けなくなつてると、同じような事が起こるんじゃないでしょうか。例えばセンター地区の立体駐車場まで来るのは大変っていう事ですね。もっと遠くてもいいからゆったり駐車しやすいと、ここでなんかハザード付けて入ろうとすると後ろの車がイライラしてパッシング動作はしないんですけど明らかにイライラするのがわかって落ち着かなくてドーンてぶつけちゃったりとかあると思うんですよね。その辺をちょっと今回の整備にあたっても考えて、ゆっくり落ち着いて駐車できるだけの、そのかわりシャトルバスがちゃんとあってセンターまでは至近の距離まで行けると、しかもそうすると専用バスレーンというものが設定されていて渋滞もなく割と短時間で帰つて来れるんじゃないかと。で、そのかわり買い物をしたらですね、先ほどのなんでしたっけ、カートのような例で買い

物袋を持ってくれるとか、何かそんなような事があるといいんじゃないかなと思うんですよ。それが高齢者の問題ですけど、もう一つはやっぱりTXで来た方が実はどういう風につくばに行くのかなというのを考えると、駐車場じゃないから関係ないという事ではなくてですね、先ほどのレンタカーとのシステムという意味ではレンタカーパークみたいな形で駐車場の一部をやっぱりレンタカーとして使えるようにすると非常に便利ですね。例えばバスを待っているよりは、車借りたほうがいいと思うし、その時にスマートとかですね、あるいは電気自動車みたいなそういう未来交通のコンピューターみたいなものを整えていくっていうのもつくばが出来る実験的な事だと思うし、意外と市側としても非常にいいのではと。あとはペデストリアンですね。つくばの個性としてはやはりペデストリアンなんですね。それのうまい利用方法っていうのがあるのかなって気がしますね。

(今井)

なんかあそこ見たらいいとか、事例とか、逆に駄目だって事例とかございますか？

(蓮見)

駐車場とか？

(今井)

ええそうですね、駐車場、特に高齢化してるというところで街の対応みたいな事ですかね。

(蓮見)

僕が見たやっぱりケンブリッジなんかは学園都市ですよね。あそこはシャトルやっていますが、やっぱり歩きやすいですよね。停めやすく歩きやすいという。停めた後の歩きやすさっていう大嶋さんがおっしゃってたきめ細かいちょっとしたサービスが重なると皆いい気持ちになって来るという部分ではないでしょうか。あとなんていうんですかね名古屋のオアシス21。

(今井)

名古屋の巨大なやつですね。

(司波)

NHKと共同でやってるんですよね。

(蓮見)

基本はですね、ここを駐車場と呼ばないで欲しい、公園と呼んで欲しいっていうく

らい整えていくっていうのがテクニックとしてあるのではないかと。劇的にきくつてわけではないですが街に出ようっていう仕掛けになるのではないかと思います。あとは、駐車料金皆一緒ですよね。青空の部分も立体駐車場も。そのあたり時間帯、駐車時間、それから駐車場スタイル、この辺をかねて多様化して料金体系をいろいろ選べるようにしてもいいんじゃないかなと思います。

(今井)

これ先ほど大島さんおっしゃられた話ですね。

(大島)

そうですね。

(蓮見)

賛成します。

(今井)

ありがとうございます。それでは大熊さん。

(大熊)

そうですね、さっきおっしゃられたような今の都市交通として高齢者に対応できていない。そういう事例として、これは実際に向こうに行って調べたわけではなく文献でちょっと見たんですけど。ポートランドでやってるITNっていうIndependent Transportation Network、NPOなんですよね。アメリカの社会こそ車を使えなくなった時の問題は大問題だということで施策打ってるんですね。その施策が三つあって、一つは高齢者の安全運転教育を徹底するということ、それから施設側で高齢者対応が出来る施設にするということと、あと代替手段の提供っていう三つの政策にあげてるんですよ。その代替手段の提供って言うもののモデルケースみたいに言われてる事例がありましてね、何をやってるかって言ったら簡単に言えばディマンド型の乗合タクシーなんですよ。単純に言っちゃえば。でもそんな例は日本中沢山あるんですよ。何が違うかって言ったらビジネスセンスが違うんですよね。更にそれで成立するビジネスモデルを構築してやっているって事なんですよ。補助金はあてにしない。何をあてにしてるかって言うとNPOが中心になってるんですが、極めてボランティア。ボランティアドライバーですね。それをピシッと供給側と瞬時にマッチングするシステムなんですね。これから調べて行きたいなと思っています。

(司波)

この話は去年愛知県の山奥で過疎地域でね、そういうシステム、それに近いのをやったことがありますよね。ドライバーで、皆登録しておいてもらって中央で、役場で管理してもらってるんですよ。それで使いたいって申し入れて、それでそこでマッチングして空いている人探して、じゃああそこのおばあちゃんどっかに連れて行くとかね、基本的にそれは公共事業だから皆無料で使えるようにしている。で、利用者も70歳以上は登録してあってね。

(蓮見)

それ大事ですね。会員制っていうのが一つのキーですね。

(司波)

そうそう、一種の会員制移動で、過疎地域の移動ってそこまでやらないと大変なんですよ。

(大熊)

それはやっちゃうと福祉的な意味合いが強いんで、行政の負担も相当あるんですよね。ITN に関心があったのは全くそれに期待しない。そのために何やってるかって言ったらマーケット拡大。ものすごく力を入れている。支援する人も考えますが、ここで言えばセンター地区に出店する協賛ですね。そういうあたりが日本でないのかなと。ただし1995年に設立してどんどん拡大してその辺は成功してるんだけど、今は資金繰りで四苦八苦している状況なんだそうです。

(司波)

ポートランドはLRT やって、それから都心部に短距離のストリートカー走らしているでしょ。

(大熊)

カバーできるトリップが違いますから。

(司波)

つくばみたいな膨大に広がっている街ですものね。

(今井)

実は日本でも前は大分問題になったんですけど、個人でやりまして大儲けしてるんですよ。とんでもない話です。年収2,000万か3,000万って入いますよ。で、大分問題

になったんですが、結局国も黙認って事になって、あれは儲かる商売なんです。ボランティアを上手く使うと非常に儲かるってことなんですね。

(大熊)

設立した時は確か4人位の人たちのボランティア活動で初めてやって、それに若干企業化精神のアイデアのある人がくっついてますね。初期の公団の考え方方に近いのではないかと。駐車場をきっちりと整備することがその地区の活性化に不可欠だから、さらには附置義務みたいなモデルをつくったんだと思いますね。

(事務局)

ここは附置義務だけつくってないんですよ。

(大熊)

それは一つのモデルなんですよね。その改良版っていいですか、ベースがあるんで多分やりやすいんじゃないかなと思います。

(今井)

ありがとうございます。それでは大島さん。

(大島)

やはり先ほど大熊さんが言われた、このつくば都市交通センターさんの特異性っていうのがあると思うんで、これを徹底して利用できるということが一つの民間とは違う発想であると思いますね。それで今日のテーマは高齢化社会っていう大きなテーマにぶつかってるもんですから、シニアメンバーっていうのか、もっと面白い名前があればいいと思うんですが、そういうのをモニター制にした上で集めるだけ集める。という事は、そういう高齢化社会の車を利用する方のある固まりがある。その代わり、これはちょっと経営の問題もありますから、メンバーを増やす事によって値段を、例えば月決めだったら相当安くしてあげる。それから時間駐車もある種の割引。カードを渡してですね。というような事があるとかですね。そういう事でメンバーになっていただいく。こっちはこっちで契約すればいいという話で、ただし、相当の割引率であれば入って頂けるだろうという想定の基に、何が欲しいかというのはそこでわかってくると思うんですね。これはモニター制にしていますから、大きな割引。ただし、ただじゃありません。というのはやはり経営上の事がありますからこれはちゃんと守らなきゃいけないと思いますね。全国で誰もやっていないんで徹底した高齢化社会に向

かいつつある人たちのある種の固まり、これで言うと300人～500人契約できるんじやないかと思うんですね。例えば、1万円のところを5千円にしてあげる。そういう事なんですけど。そうすると今日こちらのほうのお金の集まり具合がよかつたりする可能性が十分あるんで、これはアイディアレベルであるんですけども、その中でモニター制みたいな意見をものすごく頂くってことが入ってる。一応メンバー的に、何百人かの固まりを作ることによって、この人たちを動かすかという戦略はまた別に持たないといけないんですけど、そういったことで何らかの大きな高齢化社会における駐車場のあり方っていうのをそこから探ると。これアンケートをとってとかなんとか色々な方法があると思うんですけど、一番いいのはご本人に聞くことだと思うんですよね。高齢化そのまで自分が運転しているから。聞けばいいと思うんで。そんな形でここだと駐車場を4,000台もお持ちなわけですから、これを武器にそういうテーマで一年もやったら、1～2年やったらすごいわゆるデータベース。その中で今のおっしゃっていただいた蓮見さんの料金体系のお話やら何やらっていうのをいくつかぶせられると面白いと思いますね。一つの方針でやるっていうのではなくて。なんか大きな指針を出した上で、それはそういう指針の基にそのモニター制をやってみようかとかというのでもいいと思うんですよね。

(今井)

では司波さん。

(司波)

駐車場建築ってものすごい難しいんで、大体床高が低いish。だからあれコンバージョンがきかないんだけど、なんかその辺の事が研究できないのかなと持っています。この先どうなるのかっていうのがほとんど読めないところがあるんですよね。TXの影響だって色々議論しているけど、本当のところはどうもよく解ってないんで、へたすると東京の郊外型のように化けるような需要があるから、そうしたらあそこの公共施設をもう少し潰しちゃって細い路地を作ろうなんて話が出てくるかもしれない。その時はそうするともっと高密度に住んで、駐車場なんかいらなくなって4,000台あるうちの2,000台でいいから住宅に変えちゃえなんて話も起るかもしれないし、あるいはもっと駐車場需要が逆に増えちゃうかもしれない。とりあえずなにか色々難しいんですけどせっかくもし400台500台建てるんだったら、ちょっと異例な事だけど

将来仮に住宅に変わってもいいような構造を嘲ましておくコンバージョンを先に睨んだような形で研究しておくっていうのは、これから手じゃないかなと思うんですよね。東京では空いた事務所ビルを一生懸命コンバージョン、どうしてもうまくいかないところがいくつもあるみたいですね。一番大事なのは事務所って昔建てたものは天井高低くしているところっていうのは住宅にしてもうまくいかない。だから例えば、駐車場の二層分を将来的には一層は構造床じゃなくて、外すと倍の床が出来るとかですね。そういう事を少し研究してそれに基づいてやって、今度壊したときは住宅になっている。しかもデザインの問題っていうのもすごい大事だと思うんだけど、その辺をむしろつくばが中心になってこれから駐車場を日本のあちこちの作る場合のコンバージョニングって最初から織り込んだものが出来ると面白いなと。まさに学園都市、研究都市の最先端をいく仕事ではないかと言う風に思うんですけどね。

(蓮見)

あと一つ、もし機会があるんだったらマイドカーを見に行きたいなあと思ったんですけども、私実感として、このホテルの向こう側の駐車場に停めるんですね。やっぱりここクレオまでは遠いですよね。あのあたりでマイドカーかなにか走ってると結構いいんじゃないかと。駐車場間のマイドカーサービスっていうのですね。ここでモデル実験やりましたよね。

(事務局)

ここで3年前、カートですね。あれも特区か何かでやらないと走らせてもらえないでしょ。歩道を走るということで。そういえばこの前、上野公園で電気自動車のでっかいのが何両も連なっていたんですよ。あんなのができればいいと思うんですよね。

(司波)

上野公園の中に公共交通通そうっていう計画がありまして台東区が検討しています。あれは安全のために旗振りが前に二人、それから横に二人、後ろに二人で合計六人つけてるでしょ。許可が大変なんですよ。

(蓮見)

でもね、やっぱりどなたかがおっしゃってたんだけど、街全体がやっぱりテーマパークって言うか、そういう楽しい空間になっていかないといけない。その時の一つの彩りとして僕はやっぱり屋台みたいなとかね、それからそういう動静脈としてのサ

ブ交通システムとかが行ったり来たりしてると楽しいですよ。彩りや、駐車場…マイドカーとってもいいなあと思いますね。これからなのになにか可能性ですね。

(大島)

大型の駐車場が結構ありますから、それこそガレージセールでもね。

これは駐車場を潰す形にはなりますけど、賑わいとか楽しみとかっていう意味ではねそういうものはちょっとヒントにしていいと思いますね。

(司波)

今蓮見先生がおっしゃった、ホテルの裏に停めてここまでが遠いと感ずるって言るのはね、この街が寂しいからなんですよ。300m くらいじゃないですか？普通ね、賑やかな街だったら300m って全然遠く感じないですよ。面白い面白いって。それが面白いと歩けないような、一方でいうと問題ですよね。

(蓮見)

ただ高齢化を考えると、やっぱり50m に一回は休むっていう原則があるから。

(今井)

ベンチとか。

(司波)

ていうかねあまりにもデッキが直線で面白くないんですよね。まだ未建築のああいう土地が両側に残ってる事もあるんでしょうけど寒寒としてる。ほんとにあれはどうしてあんなに寒い色にしたのか。

(今井)

丁度、時間なんですけど、今日は高齢化という事で、切り口で話してたんですが、ある意味駐車場のもつ多様性の議論だったのかもしれないですね。まだなにか議論していくともっと随分いろんな話に展開する可能性がありそうだなと思いました。だから、またちょっと議論が行き着かなかつたようなもの、例えばセキュリティの問題とかね、そんな問題も駐車場にはありますけど、充分な議論まではいけなかつたところがございますが、逆に非常に面白い具体的なお話がいっぱい頂けたんで大変参考になりました。ありがとうございました。

II. 座談会の概要

①発言要旨

1. 高齢化と車利用について

- 茨城県は平成22年に人口増加がピークとなり、以降は減少。
- つくばは将来実数で2万人の高齢者増。
- 高齢者の1日当たりのトリップ数は増加。
- 家族構成に依存し、同居家族がない場合は外出が多いが同居家族がいる場合は外出が少ない。
- 免許保有率の増加。交通事故の増加。
- 70歳を超えると車を使う割合が急激に減少。
- 首都圏は今まで経験のない高齢化が一気に進む。高齢化問題は田舎の方が経験済み。
- つくばは車社会にあわせて作っており、中心市街地がない。
- 高齢化は体力的にも車の運転が難しくなり、高齢化の問題は中心市街地の形成が課題。
- 駐車場があっても目的施設がなければ問題。
- つくばは20万人が分散して住んでおりTXが開通してもモビリティの問題が大きい。

2. 高齢者の駐車場利用について

- 計画的に作られたまちは駐車場のアクセスが不便。
- 立体駐車場は縦動線としてのエレベーターが重要であり、エレベーターの配置により移動が問題となる。
- 大阪の道路下の大規模な駐車場では「マイドカー」と言った駐車場内の移動手段を提供し、高齢者、障害者などに好評を得ている。
- 駐車場のバリアフリーは進んでいない。駐車ますや車路勾配（1/6からより緩勾配にする必要がある）。
- 作るだけではなく高齢者へのバックアップ体制が必要。

- 現状は高齢者に意識した駐車場が少ない
- 駐車場は横の繋がりがなければ作っても使われない。小さな単位での移動手段が必要。

3. 高齢化社会の交通モードについて

- 本来中心部に居住していれば高齢化の問題は少ないが、つくばは車社会として作られており問題が大きい。
- 高齢化に伴いモビリティの組み合わせが必要（ショップモビリティ）。
- 医療健康の問題からも、一日に1度は出かけたくなるまちがキーワード、またその支援体制。
- 団塊の世代が高齢化してもすぐには車利用が減らないと想定されるが支援は必要。
- つくばは駐車場に車を止めにくい。（サインの問題、表示方法の問題）
- 中心部の駐車場は混雑、郊外部に止めたいがそこからの手段に問題。
- 車を止めてからのペデストリアンを考える必要がある。
- ミニパーク＆ライド、カーシェアリング、レンタカー、レンタサイクル、ショッピングモビリティ、ミニバス輸送サービス等つなぎの選択肢を増やす。

4. センター地区のモビリティ

- センター地区は市外地形成の問題が大きい。複合的な中心市街地が必要。
- つくばはデッキネットワークの活用が出来るが、現状では歩こうとは思えない。
- 健康やまちの活性化には歩けることが重要。
- 10年後の高齢化を考えた対策が必要。
- つくばはTXが開通すると根幹の交通サービスは出来るのでつなぎのシステムが必要。
- 高齢者はコミュニケーションが重要（駐車場のオペレーターとの会話など）。
- 離れた駐車場には料金などのインセンティブが必要。

5. 誰にでも利用しやすい駐車場とは

- 高齢者に愛される駐車場が必要。

- パーク＆ライドの需要が想定され、1日利用や月極の利用が想定される。
- 月極駐車場もまちには貢献する。
- 駐車場の立地場所により料金体系を変える。
- 女性にすかれる駐車場が良い。トイレからパウダールームへの引き上げなど。
- 清潔感が重要（清掃）
- 駐車場それぞれの機能を分析して、何が提供できるかを検討。

6. 今後のセンター地区における駐車場整備について

- 月極時間貸、時間等で10種類くらいの選択肢がある駐車場で、24時間どう利用されるかを検討する。TXの始発・終電で駐車場の1機能がある。
- ニーズによる駐車需要をとらえる。
- 現在のサインは高齢者にはほとんど見えない。（高齢者に優しいサイン計画）
- TXも踏まえると人の行動パターンが見えないが、まちとしてはおもしろくする必要がある。
- 将来駐車場自体の用途変更も視野に入れた駐車場建設もある。
- 今までの駐車需要とまちの状況、施設需要の分析が必要。
- センター地区は調整ごとが少ないと思われ、新しい試みにより需要の発掘が可能と思われる（デマンド対応等）。

7. 今後の研究課題などについて

- 高齢者対応として多様な選択肢を持って、町へ出てくるとメリットがあるようだ。
- 駐車しやすい駐車場。離れた駐車場の移動のための附帯サービス。レンタカーパーク（電気自動車）。ペデストリアンの利用。ガレージセール。
- 事例－ケンブリッジ、名古屋のオアシス21
- ポートランドの事例－高齢者の安全運転教育・高齢化対応施設の整備・代替え手段の提供（デイマンド型乗合タクシーのビジネスモデル）
- つくばの特殊性の利用。シニアメンバーのモニター制による意見の吸収。
- 今後の駐車場はコンバージョンを考える。

②キーワード

1. 高齢者を含めた多様なニーズの把握が必要

①高齢化の状況

- 首都圏は今まで経験のない高齢化が一気に進む。高齢化問題は田舎の方が経験済み。
- 茨城県は平成22年に人口増加がピークとなり、以降は減少。
- つくばは10年から20年後にピーク
- つくばは将来実数で2万人の高齢者増。

②高齢化による交通の変化

- 高齢者の1日当たりのトリップ数は増加。
- 家族構成に依存し、同居家族がいない場合は外出が多いが同居家族がいる場合は外出が少ない。
- 免許保有率の増加。交通事故の増加。
- 70歳を超えると車を使う割合が急激に減少。

③駐車需要の分析

- 今までの駐車需要とまちの状況、施設需要の分析が必要。
- ニーズによる駐車需要をとらえる。
- 駐車場それぞれの機能を分析して、何が提供できるかを検討。
- TXも踏まえると人の行動パターンが見えないが、まちとしてはおもしろくする必要がある。
- パーク＆ライドの需要が想定され、1日利用や月極の利用が想定される。
- センター地区は調整ごとが少ないとと思われ、新しい試みにより需要の発掘が可能と思われる（デマンド対応等）。

④高齢化による需要の変化

- 10年後の高齢化を考えた対策が必要。

- 団塊の世代が高齢化してもすぐには車利用が減らないと想定されるが支援は必要。
- つくばの特殊性の利用。シニアメンバーのモニター制による意見の吸収。

2. 高齢者・女性に愛される駐車場がキーワード

①駐車場内外の移動手段を確保

- 駐車場は横の繋がりがなければ作っても使われない。小さな単位での移動手段が必要。
- 高齢化に伴いモビリティの組み合わせが必要（ショッピングモビリティ）。
- 立体駐車場は縦動線としてのエレベーターが重要であり、エレベーターの配置により移動が問題となる。
- 大阪の道路下の大規模な駐車場では「マイドカー」と言った駐車場内の移動手段を提供し、高齢者、障害者などに好評を得ている。
- つくばはTXが開通すると根幹の交通サービスは出来るのでつなぎのシステムが必要。
- ミニパーク＆ライド、カーシェアリング、レンタカー、レンタサイクル、ショッピングモビリティ、ミニバス輸送サービス等つなぎの選択肢を増やす。

②高齢者にも対応した駐車場が必要

- 高齢者に愛される駐車場が必要。
- 現状は高齢者に意識した駐車場が少ない。
- 作るだけではなく高齢者へのバックアップ体制が必要。
- 高齢者はコミュニケーションが重要（駐車場のオペレーターとの会話など）。
- 現在のサインは高齢者にはほとんど見えない。（高齢者に優しいサイン計画）

③ユニバーサルデザインの駐車場整備

- 計画的に作られたまちは駐車場のアクセスが不便。
- 駐車場のバリアフリーは進んでいない。駐車ますや車路勾配（1/6からより緩勾配にする必要がある）。

- 女性にすかれる駐車場が良い。トイレからパウダールームへの引き上げなど。
- 清潔感が重要（清掃）
- つくばは駐車場に車を止めにくい。（サインの問題、表示方法の問題）
- 中心部の駐車場は混雑、郊外部に止めたいがそこからの手段に問題。
- 車を止めてからのペデストリアンを考える必要がある。

④多様なニーズに合わせた駐車場運営（駐車場位置・利用形態・時間帯）

- 駐車場の立地場所により料金体系を変える。
- 月極時間貸、時間等で10種類くらいの選択肢がある駐車場で、24時間どう利用されるかを検討する。TXの始発・終電で駐車場の1機能がある。
- 離れた駐車場には料金などのインセンティブが必要。
- 月極駐車場もまちには貢献する。
- 将来駐車場自体の用途変更も視野に入れた駐車場建設もある。

3. センター地区に中心性（目的施設）がなければ 需要は増えない

①センター地区の問題

- つくばは車社会にあわせて作っており、中心市街地がない。
- つくばは20万人が分散して住んでおり TX が開通してもモビリティの問題が大きい。
- 本来中心部に居住していれば高齢化の問題は少ないが、つくばは車社会として作られており問題が大きい。
- センター地区は市外地形成の問題が大きい。複合的な中心市街地が必要。
- つくばはデッキネットワークの活用が出来るが、現状では歩こうとは思えない。

②中心市街地形成のキーワード

- 高齢化は体力的にも車の運転が難しくなり、高齢化の問題は中心市街地の形成が課題。

- 駐車場があっても目的施設がなければ問題。
- 医療健康の問題からも、一日に1度は出かけたくなるまちがキーワード、またその支援体制。
- 健康やまちの活性化には歩けることが重要。
- 高齢者対応として多様な選択肢を持って、町へ出てくるとメリットがあるよう
- に。
- 駐車しやすい駐車場。離れた駐車場の移動のための附帯サービス。レンタカー
- パーク（電気自動車）。ペデストリアンの利用。ガレージセール。
- 今後の駐車場はコンバージョンを考える。
- 事例－ケンブリッジ、名古屋のオアシス21
- ポートランドの事例－高齢者の安全運転教育・高齢化対応施設の整備・代替え手
- 段の提供（ディマンド型乗合タクシーのビジネスモデル）

発行日 平成18年3月

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1-5-1

Tel 029-855-7211

