

シンポジウム

つくばの

交通問題

を考える

TUTC Library — 1

平成2年6月26日
つくば文化会館アルス

つくばの

交通
問題

を
考
え
る

シンポジウム「つくばの交通問題を考える」



熱気あふれるシンポジウム会場



フロアからの質問



質問に答える浅谷理事長



コーディネーター

筑波大学教授
黒川 洸



パネリスト



筑波大学教授
土肥博至



交通評論家
林 洋



主婦
藤岡・フーリア・ラスエラス



三菱商事筑波事務所所長
寺尾直衛



茨城県企画部県南・県西振興課長
日原洋文



つくば市長
倉田 弘



住宅・都市整備公団つくば開発局長
深水正元

敬称略

はじめに

財団法人つくば都市交通センターは、つくば地域が抱える交通を中心とする課題や、その他の問題の解決を目的として、昭和63年に設立されたばかりの新しい財団です。

当財団では、公益事業の一環として、つくばフェスティバル'90の参加企画、シンポジウム「つくばの交通問題を考える」を、6月26日に文化会館アルスで開催いたしました。

おかげさまで120名にのぼる多数の参加者を迎え、活発な議論が展開されました。つくば市長を始め、出席していただいたパネリストの先生方の有意義なご意見を、今後の指針とするために、本書にまとめてみました。

更に、参加者の皆様に会場でご記入戴いたアンケートを、巻末にまとめて掲載致しております。

本書が、この地域の交通問題解決のための、何らかの切っ掛けになればと考えております。また、多数の市民の方々と共に、交通を中心とする諸問題を考えていく機会を、今後もご提供してまいりたいと存じます。

平成2年11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 つくばの交通問題を考える

★本編は平成2年6月26日、つくば文化会館アルスにて開催された、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、つくばフェスティバル'90 参加企画、シンポジウム「つくばの交通問題を考える」を開催いたします。

本日は、つくばフェスティバル'90 参加企画、「つくばの交通問題を考える」にお集まりいただきまして、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（拍手）。

○浅谷 つくば都市交通センターの浅谷でございます。本日はお天気の悪い中、黒川先生初めパネリストの先生方、それから大勢の方々にご参加いただきまして、大変ありがとうございます。

つくばの町づくりを始めまして30年、ようやく概成されてきたということが言われておりますが、まだ幾つかの大きな課題が残されております。その1つは、きょうのシンポジウムのテーマであります交通の問題であろうかと思えます。

東京や成田にどうやって早く行くかとか、毎日の通勤、通学、買いもの、散歩といった移動、あるいは自分の車の駐車場、よその方の駐車の問題、それからバスのサービスの問題、自転車の問題、交通事故の問題と、非常に幅広く複雑にそれぞれの問題が絡み合っております。おそらく今日のシンポジウムでも、

2時間そここの時間で先生方も議論し尽くすということはほとんど難しいのではないかと考えておりますので、勝手に私が最初に申し上げるのはどうかとも思いますが、できればきょうは序論ということで、また機会がございましたら引き続きこういう企画を考えてまいりたいと思います。

お手元に私どもの財団のパンフレットを入れております。財団はまだできてから2年でございますが、つくばの交通に関して今後も微力ながらお役に立ってまいりたいと思いますので、よろしく願いいたします。本日、皆様のご協力を得まして意義のあるシンポジウムになりますように、よろしくご協力のほどお願い申し上げます。簡単ではございますが、ごあいさつとさせていただきます。

○司会 ありがとうございます。それでは、いよいよパネルディスカッションに入りたいと思います。

本日のパネリストの方々をご紹介します。舞台が狭いため、着席のままお願いいたします。

さて、本日のコーディネーターは、筑波大学教授・黒川洗様です。筑波大学の社会工学系の教授を務められる一方、我が国の交通計画の第一人者として多数の学会や審議会などの要職につかれ、多角的にご活躍になっておられます。また、つくば地区や茨城県の交通計画にも審議会の座長としてかかわっておら

れ、本日のコーディネーターとして最もふさわしい方でいらっしゃいます。最新の情報を織りませながら、よろしくご進行をお願いいたします。

続いてパネリストの皆様をご紹介させていただきます。舞台向かって左側よりご紹介いたします。

交通評論家・林洋様。日野自動車、日本自動車研究所主任研究員を通じて約24年間自動車研究に従事され、現在学園都市内で林技術事務所を開設し、自動車事故の工学鑑定の第一人者として全国的に活躍しておられます。また、社会問題も含めたシャープな評論には定評があり、多数の懸賞論文で受賞していらっしゃいます。特に筑波研究学園都市に関しては積極的に発言していらっしゃる林様から、どのようなご提言がありますか楽しみです。

藤岡・フーリア・ラスエラス様。マドリッド生まれ。イタリアに住んでいた5年前、週刊誌で筑波研究学園都市の竹園東小学校のことを読み、お子様の教育のためにつくばに来られました。成田空港に着いた後、ご主人の運転するレンタカーでこの町に到着し、当時の桜村役場で竹園東小の学区内にあるホテルを聞いて、そこで住民票をご取得。しばらくの間ホテルから通学したお子様たちが小学校を気に入ったので、そのままこの町に住んでいらっしゃいます。マドリッドとつくばとどちらが生活しやすいのでしょうか。主婦の立場からのご発言をお願いい

たします。

三菱商事筑波事務所所長・寺尾直衛様。科学万博終了後、三菱商事が筑波事務所を開設することになり、初代所長として赴任されました。その際、東京とのアクセスの悪さを痛感し、東京-つくば間の高速バスに着目され、実現のために東奔西走し、だれも実現を信じなかった「特急つくば号」の就航を成功させられました。「現在は単なる乗客にすぎない」とおっしゃる寺尾様ですが、きょうのシンポジウムではさらにすばらしいアイデアをお出しくださいますようお願いいたします。

筑波大学教授・土肥博至様。日本住宅公団時代に筑波研究学園都市のマスタープランの作成を担当された、いわばつくばの生みの親のお1人でいらっしゃいます。その後、筑波大学に赴任され、都市工学の分野でご活躍されておられます。つくばのことならだれよりもお詳しい方でいらっしゃいますので、新しい段階を迎えたこの町に何が必要なのかということを専門家の立場からご発言いただけると存じます。

茨城県を代表してパネリストをお願いしておりました河崎企画部長様が、緊急の会議のため出席できなくなりました。お詫び申し上げます。

本日は河崎部長様と同じ部で、特につくば地区の開発をご担当していらっしゃいます茨城県企画部県南・県西振興課長・日原洋文様にご出席いただいております。日原様は建設省を経て、

平成元年4月より県南・県西振興課長として、県南県西地域の振興のため、日夜ご尽力していらっしゃいます。茨城県の立場からのご意見をよろしく願います。

つくば市長・倉田弘様。皆様おなじみの倉田市長でいらっしゃいます。本日はご公務の中、長時間にわたってこのシンポジウムのためにお時間をさいいただきましてありがとうございます。3年前に誕生したつくば市の初代市長として、さまざまな問題に積極的に取り組んでいらっしゃいます。今回は交通問題に関するお考えを直接伺いできます貴重な機会となりました。よろしく願います。

住宅・都市整備公団つくば開発局長・深水正元様。筑波研究学園都市の開発で中心的役割を果たしてこられました住宅・都市整備公団を代表して、つくば開発局長のご出席をいただいております。深水様は建設省を経て現職についておられますが、途中首都高速道路公団にいらしたご経験もあり、本日のテーマにはご経験を生かしたお話が伺えるかと存じます。

以上の構成で進行してまいりたいと思います。

お話し合いに入る前に、アンケートのお願いをいたします。皆様、お手元の資料の中にアンケート用紙が1枚入っております。後ほど出口で回収させていただきます。アンケート、よろしく願います。

それでは、シンポジウム「つくばの交通問題を考える」、始

めさせていただきます。

黒川先生、お願いいたします。

○コーディネーター（黒川） それでは、今からシンポジウムを始めます。きょうのシンポジウムのテーマは「つくばの交通問題を考える」ということですが、さっき浅谷理事長さんからお話がありましたように、交通問題というのは、例えば、首都圏全体から見てつくばがどんな位置づけになっていて、その中での交通問題というのもありますでしょうし、つくばの町の中に入ってのバスの問題、駐車場の問題、歩行者専用道路の問題、あるいは自転車の問題、いろんなフェーズ、あるいはいろんな視点からの問題が考えられますので、最初にこのシンポジウムの進め方をちょっとご説明したいと思います。

ここに7名のパネリストの方がおりますが、それぞれ持ち分も視点も違うと思いますので、まず最初に大体5分から長くて10分ぐらい、つくばの交通問題についてのご意見をいただいて、それが一巡しましたら、パネリストの中で少し意見交換の場をつくりたいと思います。その後、せっかくここに100人からの方が来られたので、皆さんとも一緒にディスカッションをしたいと思います。その間に10分か15分、コーヒブレイクの時間をいただいて、アンケート用紙に、例えば、自分はどんな問題についてだれに質問したいかというようなことを書いていただいて、それをもとにフロアの方々とパネルの方たちと議論をしていただきます。最後にうまく結論が出るかどうかというよりは、いろんな問題がどんなふうにあるかということを見つけ出

して、ここに出ておられる方の中には持ち帰って、後で問題の解決に努力される方もおられましょうし、そういう問題をずっと主張してよりよい環境をつくるグループになる人もおられると思います。そういうことで、きょうのシンポジウムを進めたいと思います。ですから、最初にパネリストがしゃべって、コーヒープレイクをして、皆さんとディスカッションをするという形で進めさせていただきます。

最初の発言の順番ですが、皆さんから向かって左側の林さんからずっと順番に右に向かっていきまして、一番最後に土肥先生にお話をいただくという形で進めたいと思います。

それでは、最初に林さんのほうからご意見のご表明、よろしくをお願いします。

○林 では、皮切りとして私から発言させていただきます。

フレームがあると、話が判り易いと思いますので、それをお見せします。

つくばには、どのような交通問題があるかと言うと、4つくらいあると思います。

第一は、域内交通の問題。

よく議論に出るのは、バスシステムの問題ですね。それに、駐車場問題がある。また、交通事故の問題がある。ここは、恐らく全国一くらいに事故が多いところですから、これは大問題

です。

第二に、東京との連結の問題がある。これは、首都圏の機能分散と言う国レベルの問題でもあります。この町が、どうなるかと言う主体的な問題でもあります。現在は、高速バスでつながっていますが、これにも限界がある。これを、どうしたらよいかと言う問題がありますね。

もう一つは、既に計画に載っている常磐新線の問題があります。

これは、常磐新線は必要かと言うことではなくて、どのように実現するかと言うところに来ている。このベースとして、いわゆる常磐新線法、宅地開発と鉄道建設とを一体的に推進しようと言う法律が出て来ておりますが、これにも相当問題がある。今、第三セクター方式と言う安易な方法が考えられていますが、私には、そこら辺にも意見があります。これには、大深度地下利用法案も関係して来るが、これが、縦割り行政のコンフリクト問題になって行き詰まっている。ここも議論したいところです。

第三に、国際化に対応するものとして、成田空港との連結の問題がある。

これには、将来計画として、首都圏中央連絡道と言うのがあります。これは、当然、早くやってほしいけれども、その前には是非やってほしいのが、つくばから土浦に寄って成田空港に直

行する高速バスです。これは、今直ぐに始めても、経営的に十分成り立つと思います。バス会社の方が出席しておられると思いますが、これ、是非、検討して頂きたいですね。

第四に、これは突飛なことかも知れないが、茨城県西に、第三東京空港を作ったらどうかと言う提案をしたい。東京に空港が二つと言うのは、大変不完全なことで、将来、大問題になる。また、県西には目玉になるものがない。

もう一つ、追加して挙げたいのが、この町の背骨のように走っているペDESTリアン、遊歩道ですね、これを生かすことを考えてはどうか。今までの何か寄せ集めみたいな、個性のない「祭り・つくば」を、このペデを上手に生かした、もっとアトラクティブな祭りに変えられないかと思います。

○黒川 どうもありがとうございます。非常に簡潔明朗に問題を提起していただきました。それでは次に、藤岡さんからよろしく願います。

○藤岡 言葉の問題がありますから、書いてきたものを読ませていただきたいと思います。よろしく願います。

国籍はスペインで、4年前からつくばに住んでいます。専門家の立場から見れば、このつくばにもいろいろ問題があると思います。また、現在の問題点、将来問題となりそうな点を指摘

して、問題を解決したり発生させないのが専門家の立場だと思っています。でも、現在の私のような素人——自分の周りの交通環境だけしか考えない主婦の立場から見ると、つくばはとても住みやすい町だと思います。もちろん免許のない、しかし子供と違って生活範囲の広い老人には不便な町かもしれません。また、日曜日に西武百貨店の駐車場が利用しにくいとか、洞峰公園近くの道路が通り難いくらいの問題はあると思いますが、自動車の使い易い、子供を連れて行動する主婦には便利な町です。私が暮らしたことのあるスペインのマドリッド、イタリアのローマ、ジェノバ、ペルージャ、東京、倉敷と比べると、つくばは一番住み易い町です。

生活者から見て最悪なのがローマで、市内交通向けの鉄道がありません。つい最近地下鉄が2本開通しましたが、全長6～7キロで、しかも実質1本線です。工事期間も30年はかかっています。悠長なイタリア人にしても数キロ30年というのは長過ぎます。ご想像できるようにローマの地下は遺跡の塊で、数百メートル掘るたびに遺跡にぶつかります。その度に、調査してルートを変更したり、文化的、歴史的価値が少ないということで予定どおり掘られたりします。でも遺跡に突き当たる毎に短くて数ヵ月、長ければ数年は工事が中断しました。

というわけで、ローマの市内交通はバス、自動車が中心です。ですから、100年前は2頭立ての馬車で時速20キロは出ていた

速度も、現在ではローマ市内のバスの平均速度は4キロと、とうとう子供の徒歩速度にも及ばない速度になってしまいました。

それどころか 2,000年前のほうがもっとよかったのでは、と、旧市街地全体を歩行者天国にしてしまおうという計画があります。既に何回か実験が行われ、結果も悪くないようなので、多分何年もしないうちに、ローマはベネツィアのように市内から自動車が追放された都市になると思います。

マドリッドはローマと比べれば恵まれています、東京と比べれば、やはり地下鉄、鉄道が不便なので、全体として見たら少し悪いと思います。ただ、自動車交通だけを取り上げれば、マドリッドのほうが便利と思います。バラハス空港に行くのには30分以下、空港から市内の中心地まで行っても倍はかかりません。地下鉄も割合発達していて、人口からすると東京と同じくらいです。その上安くて早いのですが、欠点を2つ持っています。

換気が悪く、空気が汚れているのと、駅や車体が古い路線もあって、快適な交通機関とは言えないことです。だから、市民は地下鉄と同じぐらいの時間ならバスを選び、お金があればタクシーにします。ローマの地下鉄の駅も、まだ古くないというのに、本当に暗くて陰気なつくりです。マドリッドの飛行場は鉄道や地下鉄で結ばれていません。日本の鉄道や地下鉄は明るくて、とても清潔です。残念ながらスペインやイタリアではそ

うではありません。パリの地下鉄も汚いし、その上危険でもあります。聞いた話ですが、ニューヨークの地下鉄も汚く、危険だそうです。

この違いは地下鉄に対する考えの違いからきています。日本人は地下鉄を市民の交通手段として認めています。だからそれに値する品質を求めています。もちろん品質にはコストがかかりますから、地下鉄もそれなりの運賃を取るし、税金を納める義務も背負った一般市民の乗り物ですから、公的な援助も与えられません。

でも、スペインやイタリア、多分アメリカも同じだと思いますが、地下鉄が一般市民の交通手段だと思われていない国では、物理的には同じに見えても地下鉄の社会的意味が異なります。はっきり言いますと、これらの国では地下鉄は貧乏な人の乗り物です。だから、品質よりコストを優先します。これらの国の地下鉄は信じられないくらい安い運賃で運営されています。

そして、ここから発生する赤字は公的な援助で埋め合わされています。日本の国鉄はたった20%の赤字で民営化されました。たった20%というのは、ヨーロッパでは鉄道も貧乏な人の交通手段と考えられているので、例えば、イタリアでは収入に対して200%近くの赤字を出しても公的な援助を得て運営され続けていますし、ヨーロッパでは一番資本主義的な運営がされているスイスでも50%近い赤字を出しています。公的援助のない民

営鉄道は観光地でもない限り考えられません。

ヨーロッパやアメリカでは一般市民の乗り物は自動車です。自動車産業には公的な援助が与えられても、自動車の利用者の方には援助はありません。日本ほどではありませんが、自動車税や交通税を払っています。日本でも市内バスなどは貧乏な人の乗り物、もう少し丁寧な言い方をすれば、社会的に弱い者の乗り物として認められているので公的援助を受けています。だから、市民の足を確保しようなどのスローガンで赤字路線廃止反対運動などをしますが、ここで言う市民は、本当は経済力のない老人や学生などを意味していて、反対運動ができるほど元気な市民は鉄道やバスを利用していないし、例え路線が残されても残された路線の利用者とならないのが普通です。

ヨーロッパやアメリカでは、交通手段は単に交通の便に供する手段ではありません。社会的地位を象徴しています。日本では自動車で行こうが新幹線で行こうが、これは個人的な興味の問題です。便利なほうを選べば終わりです。ところが、ヨーロッパやアメリカでは、交通手段は服装のような社会的意味を持っています。幾ら便利だ楽だといっても、背広に皮靴のかわりにジーンズにスニーカーで会社に行くビジネスマンはいません。スペインは経済的には日本の10分の1ぐらいの国ですが、政府高官用の飛行機が何機もあります。王室も専用機を持っています。これらの飛行機は交通手段と同時に威信発揮のための

道具でもあります。でも日本では飛行機は交通手段ですから、対費用効果から検討されます。だから、まだ政府高官にも皇室にも専用機はありません。将来、日本でも専用機が出来るとすれば、理由は威信高揚のためではなくて、便利だからとか、安全確保の理由が付けられると思います。日本は交通手段が、今回のシンポジウムの様に、一般の人が参加して、一般論で討議できる数少ない国だと思います。ヨーロッパやアメリカでは、交通手段は必ず利用者の社会階層と絡めて話合われるでしょう。つくばの交通問題とは少し話がずれましたが、これが大体向こうの状況です。

○黒川 どうもありがとうございました。日本と比較しての話をしてくれました。それでは、次に寺尾さんのご意見をお受けしたいと思います。

○寺尾 ご紹介いただきました寺尾でございます。いろんな議論の中でこの交通問題ほど難しい問題はないだろう。交通という概念は通信とか人やものの移動という面で大変広い概念であって、人の移動という切り口だけを取り上げましても、皆様方の要求とそれに対する最適な調達手段というものは決して完全な1つのプリンシプルというか、原理原則をもって構成できる問題ではない。それは非常に難しい、永遠のテーマだろう。

そこで、交通を人の移動の方法、空間移動という面で単純に割り切ってみますと4つの問題がある。1つは、空間の中でどういう通路をとるかという問題。2番目には、どういう輸送具をもって移動するかという問題。3番目には、どういう動力を使って移動するかという問題。4番目には、その運行管理的なマネジメントが必要になってくる。この4つを考えますと、大変難しい問題になってしまう。

大体、移動を目的にして考えますと、選択肢がまた非常にたくさんあるという問題が1つ。また、2番目には、例えば早いほうがいいというような時間的な問題もある。3番目には、雨の中でどうするかというように、アメニティというか快適性をどうしても考えてしまう。4番目には、やはりなるべく時間だとかいろんなファクターの中で便利でなければならないという利便性。それから、さっき林先生もおっしゃったように、安全性とか、最後には経済性みたいな問題がある。こういうことをみんながそれぞれの立場で、どういう状況の中で考えるか。

ですから、交通問題という面である満足水準を得ようと思えば、時々刻々みんな変わってしまうようなファクターの中で、何が最大公約数的な問題解決になるかというのは非常に難しい問題である。最初からギブアップしているような言い方をしましけれども、これはなかなか結論が出しにくい問題です。

じゃ、みんながどう考えるかというのは、実はこのテーマを

無理やり与えられましたときに、初めて真剣になって考えてみたというのが偽らざるところです。ですから、きょうご参集の皆様方も一遍このパネリストになってお考えいただくと、一番いい結論が出てくるのかもしれませんが（笑）。逆説的な言い方をしますとそんな感じがする。

じゃ、どんな形で物事を考えていけばいいかという問題になります。そこのところで言いたいことはたくさんありますけれども、たまたまご紹介のつくばの高速バスの話で、どうしてももう少し違うアイディアを出せというお話になってまいりました。

そこで端折りまして、交通問題の中でももの考えるときの考え方として2つのテーマを出してみたい。

1つは、理想システムというか、皆様方がこうあってほしいという1つのイメージを前提に置きまして、これがいつ具現化するか。常磐新線の問題であれ域内交通としての新交通システムであれ、何だかんだ俎上に上がっているけれども、そういうものをひとつ念頭に置いていただいて、巻き返し帰納的に、だから今何をすべきかという考え方が1つあるだろう。

2番目には、だとすれば、現在の延長線上でなるべく手っ取り早く、直面している問題をどう解決していくかという演繹的なものの考え方もあるだろう。その2つをうまくバランスをとってお考えいただくことが一番大事だろう。

次に、じゃ、そのチェックポイントをどういうふうに置くのか。

せっかくつくばの町でございますから、東京からのアプローチだとか、つくばの中にいて市外にどうアプローチするのかとか、いずれにしても新規性のあるイメージはとりたい。やはり、つくばの中の交通問題を考えるからには、従属的な普通のアイデアではなくて、新規性を持ってもらいたい。

2番目には、同じような意味ですけれども、独自のシステムというものを、皆さんで英知を出し合おうじゃないか。

3番目には、じゃ、新規性、独自性という形で考えたときに、もう一つ優位性みたいなもの、つくばだから非常にいいんだと言えるようなアイデアを出し合おうじゃないか。

それから、ある意味ではほかのところでは追従できないような差別性も持とうじゃないか。

ただ最後には、やはり交通というのは過去から未来永劫、移動という問題ですから、非常に普遍性を持ったものでなければならぬ。

ですから、今後はそういう概念の中でどう考えればいいのかというイメージを皆さん方で結集していきたい。最大公約数的に一番いいものを力を合わせてどう考えるかというのがこれからの大変大事なテーマじゃないだろうか。

こういうばかなことを言っていないで、もう少し具体的に、

直截的に、現在問題になっていることにどう対応していくかという面で2つご提議申し上げたい。

1つは、林先生もおっしゃましたように、都市間交通として、また都市内交通としても、今一番早く具現化できるのはバスだけだろう。

都市間交通としてバスが具現化できるかどうかということで、万博が終わった61年3月に、当時の国鉄の方々をお願いしてマーケティングをいたしました。そのときに、1日30便、東京とつくばの間にバスを走らせても黒字になるという結果が出てきた。そこで、国鉄の力を持った方々を結集いたしまして高速バスが具現化できた。そのときにはきょうご出席の倉田市長が村長でいらっしやいまして、村長と住宅都市整備公団のご理解を得て、あのバスターミナルと並木大橋と竹園二丁目の停留所を使わせていただくことにした。

大事なことは、そういうトライアル、シミュレーションというものはやはり自治体にご迷惑をかけてはならない、なるべく他人のふんどしで相撲をとろうという概念で実験してしまったほうが早いだろうということで、実は約1年頑張りまして、運輸省の認可がおりた時点で手を引きました。でも、結果においては大変成功した。初期申請という形で始点と終点が決まっておりますから現在の姿にはなっているけれども、実はもう認可が取れているから、バリエーションは幾らでも申請して認可

されるという状況にあるんです。例えば、谷田部でおりて 40 号線を走ってということも考えられましょうし、つくばから向こうへアプローチするときには首都高の 6 号線が渋滞してしまうから途中でおりるというのも幾らでも考えられる。

ですから、そういう提言をみんながただ単に考えるのではなくて、行動を起こせばあのバスと同じように実現化できるんじゃないか。皆さんの力を合わせてぶつかっていけば、市長を初め皆さんに大変なバックアップをしていただけるだろう。当時もバックアップしていただいた。そういう環境の中でみんなが声を合わせて動けば、高速バスもこれからゾーンバスシステムというか、非常におもしろい形で展開できるんじゃないか。

2 番目には都市内交通ですけれども、じゃ、つくばのセンターにそういう導線ができたなら、域内にどういうネットワークで、どういう形でみんなの利便性——先ほど申しましたように、どんな通路を通して、どういう手段で、どういう動力で、どういう形の運行システムで具現化できるかを考えよう。

例えば、林先生のおいでになった日本自動車研究所では、大変新しいメタノールだとか電気自動車だとか、すばらしい研究をされている。これが現在どうして普及しないかという、燃料消費量が倍になりますから、ガソリンスタンドにメタノールを置くととき大変多量にストレージしなくちゃならないとか、バッテリーはどうチャージすればいいかというような問題があ

る。そういうものをつくばの市内にうまくシステムとして置いて、日本自動車研究所やその他の筑波にある研究所のご尽力を得て、国や何かの助成を受けながら、動力源としては従来と全く違ったメタノールや電池で走るような新しい交通手段を具現化してしまえば、今、バスというものも全く違った視点からおもしろいシステムが考えられるんじゃないか。

むしろそういう形で、いかに受益者負担といった経費負担を軽減しながらどう展開するかという全く新しい概念で考えてしまう。例えば、通路1つとりましても、皆様方がどこにお住まいで、どういう通路をおとりになるかによって要求が違ってくる。ネットワークを皆さんの満足水準に一番近いところでどう固定するかというのは、最初からフィックスせずにシミュレーションしていけばいいだろう。今幸いなことにファジィ理論なんていうので、実は京浜急行や東芝では、バスのダイヤをつくるのに従来2週間かかったのを2日でできるというシステムまでできあがっている。

例えばそういうふうに、紆余曲折を経ようと、今からすぐにも着手できる全く新しい概念——さっき申し上げたような新規性や独自性や優位性や差別性を具現化できるような方法がどこかにあるんじゃないだろうか。きょうのシンポジウムを1つの取りかかりにしてみんなが考えて、そしてきょうご出席のお力のある方々の援助を受けながら具現化すれば、ある意味では

高速バスを皆さん否定されていたけれども実現したと同じように、実現できるかもしれない。そういうご提言をさせていただいて話にさせていただきます。どうもありがとうございました。

○黒川 どうもありがとうございます。いろんな新しい動力源等のお話でした。

それでは次に、日原さんをお願いいたします。

○日原 最初に林先生に整理していただきましたので、それに従います。域内の問題というのは倉田市長がおられますので市長のほうにお願いするとうたしまして、私ども県といたしましては都市間交通のほうを中心に考えてまいりたいと思います。

私どもとしましては、「グレーターつくば構想」というものを先日発表させていただいたところでございまして、土浦、つくば、牛久あたりを中心に茨城県の県南の中心ゾーンをつくってまいりたいという考えをもっております。と申しますのは、東京自体が非常に大きく肥大化しておりまして、これに対抗するためにはある程度業務を集積した中心ゾーンをつくっていく必要があると考えております。業務集積を図っていくために、土浦、つくば、牛久を中心とした約100万人規模の都市圏をつくっていききたいというのが「グレーターつくば構想」の中で考えられているものでございます。人口としては、想定されてお

ります範囲内に現在約65万人の方が住んでおられますが、実態を見ますと、65万人都市圏ができていうよりは10万人都市圏が幾つかあるというような状況でございます。それを将来的には、100万人都市圏に結びつけていきたいという考えがございます。交通体系も、100万人都市圏を目指した交通体系ということで考えられていくだろうと思っております。

そのうち重要なものが幾つかございまして、1つは、先ほど林先生もご指摘になりました東京との結節という問題でございます。東京との結節を図るということは、一方では東京に従属するのではないかというご意見もあります。しかし、実際問題として移動を考えた場合に、一番遠くまで安易に移動するのは工場でございます。次に移動するのは住宅でございまして、業務というものは最も狭い範囲でしか移動できない性格を持っております。県といたしましては、工場につきましては既にある程度の立地をみておりますし、住宅については好まなくても恐らく来るだろうと思っておりますので、最後の業務を引き寄せることによってバランスのとれた都市づくりを図っていきたいと考えております。業務を呼ぶためには、やはり東京との時間距離というものが重要な要素になってまいりますし、また、高速バスそのものは輸送力自体も限界がございますので、輸送力の確保、時間距離の短縮という2つの観点から常磐新線というものがきわめて重要であると考えております。現在そのために、

隣の伊奈、谷和原のほうでは宅地開発も進めております。そういった第三セクターづくりも含めまして、常磐新線づくりに全力を挙げているところでございます。

もう一つ、別の観点から、業務核都市構想というものが、これによると、業務核都市を環状に結ぶことが重要な要素であろうと考えております。そのための道路が首都圏中央連絡自動車道であり、昨年の8月に東関東自動車道から常磐自動車道までの間につきまして基本計画が発表されたところでございます。現在そのルート具体化のために都市計画決定の作業を進めているところでございまして、年度内には首都圏中央連絡自動車道の計画決定を行ってまいりたいと考えております。常磐道から東北道に至る西側ルートの区間につきましてはまだ計画が発表されておりませんので、これにつきましても国に働きかけまして、早急な計画決定に持ち込みたいと考えております。

同じく都市間交通の中で重要なものと考えておりますのが、宇都宮テクノポリスとの連携でございまして、そのためのものとしまして「学園テクノロード構想」というものを出しております。栃木県の方とも連携をとっております、栃木県は栃木から成田空港へつながる「スカイ・コリドール道路構想」と名づけております。この地図には載っていないんですけれども、学園都市の北側から今の408号にはほぼ重なる形で、宇都宮のテクノポリスまでの間ということで考えております。これが大き

な意味での都市間交通の部分でございます。

3点目の問題といたしましては、グレーターつくば100万都市圏ができた場合には、その周辺の地域、例えば、石岡とか出島、あるいは稲敷、県西地域といったところからも連携が密になる。今は、どちらかというとして東京中心の体系で放射環状道路ができておりまして、特定の都市を中心とした放射環状道路というものはなはだ不十分な状況でございます。土浦、つくば、牛久というような100万都市圏を中心とした放射環状道路網をつくることによって、この地域の中心性がますます高まってくるだろうと考えております。そういう意味で、八郷方面に抜ける隧道化の問題なども、将来的には解決しながら、八郷方面へ延びる道路ですとか、あるいは鹿島方面に延びる——今霞ヶ浦大橋が出島の先にできましたので、そことの連絡を図るような道路ですとか、そういった放射環状道路を整備していくことが3点目に必要な問題としてとらえております。

4つ目の問題が、都市間といたしましても都市内に近い話でございます。土浦、つくば、牛久という3都市の中での都市内連携を図るという問題でございます。これにつきましては、従来から議論のございます新交通システムというものを将来的にはつくっていく必要があるだろう。ただ、新交通システムという話になりますと、必ず乗る人はだれなのかという議論が出来ますので、ある程度先行的な基盤整備も必要だろうと考えており

ます。土浦市の高架街路も先行的な基盤整備として行ったものでございまして、将来的にはそういった考え方を他地域にも広げていく必要があるかと思っております。

また、従来の新交通は土浦とつくばとの間の話だけがクローズアップされていましたが、私どもは将来的には、つくばと牛久の間も考えていく必要があるんじゃないかと思っております。

そのほか、先ほど林先生のほうから首都圏第三空港の話も出ましたが、私どもとしては第三空港に一足飛びに行く以前に、ヘリポートというものを現在整備しておるところでございます。旧桜村の東、新治との境にできることとなりますが、北関東の中では前橋、栃木に次ぐ第3のヘリポート空港として整備中でございます。その中で、前橋、栃木との間のヘリポートネットをつくりまして、将来的には羽田なり成田なりへの乗り入れというものも進めていきたいと考えております。そういった形で広域の都市間交通というものを考えてまいりたいと思っております。

そのほか、現在の筑波研究学園都市というのは人口22万人を想定してつくられた町でございまして、100万都市と言った、そういった大きな都市圏を想定したものではありません。そのために、既存の道路網等につきましても細い——今の交通量を見れば決して細くはないんですが、将来の交通量を見ますと

不十分な点もございますので、そういった点につきましても、今後の常磐新線の沿線開発などとあわせながら整備を進めてまいりたいと考えております。ざっとでございますが、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、倉田市長さんから。

○倉田 私どもが今つくばの行政を担っている中で、現在の交通問題に対して今から何を整備しなければならないか、またどうしてもやらなくてはならないものは何か、そういう問題を絡めまして4点ほど考えてみました。もちろん、つくばというのは国のプロジェクト、また県との関係、公団との関係と、いろんなつながりを持っております。

ただいま県のほうからお話がありましたが、私どもが考えているのは、1つは広域交通の体系の整備が必要ではないか、ということがあります。もう一つは便利で乗りやすい公共交通機関の整備。それと、今ここはマイカー中心でございますので、そのための対策が必要ではないか。あと、市内の交通ということになりますと、自転車の使いやすい街づくり、また歩行者の安全対策というものも必要ではないか。この4点を大きな話題として考えました。

まずは広域交通体系の整備の問題でございますが、先ほど県のほうからお話がありましたように、一番重要なのが首都東京と直接直結する常磐新線の問題です。ご存じのように運輸省も力を入れておまして、1都3県、沿線自治体でも力を入れながら平成12年の開業を目指して取り組もうということで、関係機関で同盟会を結びながら市も力を入れております。

あとは、首都圏の業務核都市を環状に連結する圏央道の整備の問題です。

これにより国際空港成田とは30分で連結されますし、東名、中央、東北、また関越自動車道へのアクセスが容易になるということでございます。私どももこの道路はどうしてもつくばに持ってこなくちゃならないという考えでございます。

それと、先ほどお話が出ましたが、私どもは国際都市つくばですから、東京や近県それに国際空港成田よりの空の玄関口として、公共用のヘリポートはどうしても進めなくちゃならないということで、現在県とともにつくば市の中でも私の出身地の桜地区に整備を進めております。

これらはいずれも本市のこれからの熟成の発展に大きくかわる重要な施設でございますから、行政の中ではこれらを早く進めながら整備をしていかなきゃならないということでございます。

2番目に、便利で乗りやすい公共交通機関の整備が必要だと

ということで、バス路線網の充実がございませう。どうしてもここはマイカーが多いですから、交通渋滞や駐車場の問題などいろんな問題が起きてきます。そういう中から便利で乗りやすい公共交通の機関をもう少し整備しなくちゃならない。

皆さんご存じのように、現在つくばセンターと東京駅間を15分間隔で出発する高速バスが運行しているが、その路線への住民の要望がたくさんございませう。それを充実するためには、今の路線ではなくて松代経由の運行も出していただくということで、これも努力をしながら、今皆さんとお話し合いの中でやっていただきたいと思います。それと、つくばから成田への直行バスの件も今後検討していきたい思っています。

市内のバス路線網の充実につきましては、関係機関・会社と協力をしながら検討していこうという段階でございませう。現在つくば市が中心となり、県、公団さん、関東鉄道さん、つくば都市交通センター等の関係機関でつくば市域の交通対策連絡協議会をつくって、市内バス網の整備等を協議しながら検討しています。こういうものが今後はやっていかなくちゃならない問題ではないかと思ひます。

それから先ほども出ましたが、常磐線の土浦駅とつくばセンターを結ぶ新交通。いずれは私どものところへ常磐新線が入ってきますから、それに絡めまして、土浦駅とつくばを結ぶ新交通システムの実現を今から考えていかなくちゃならない。さら

には、先ほども出ました、牛久との新交通のネットワークの検討も必要ではないか。いわゆる大きな構想として、将来のためにつくばと土浦、牛久の3点を結ぶ新交通が必要じゃないかということです。業務核都市である土浦との緊密なる連携、先ほど県の課長からありました土浦、牛久、つくばによる100万都市の構想、また主要ブロック等として今私ど推進中の、宍塚と天王池の開発などもにらみまして新交通というものを考えなくちゃならない。それから、つくばはどうしてもマイカーが中心になるということでございまして、交通事故防止の対策、マナーの問題も絡みまして、いろいろな検討をしなくちゃならない。そこで私ども行政の中では、歩車道の分離した道路の整備。それから交通安全の施設の整備、関係機関と協力をしながら交通安全教育、また広報の活動を実施しながら交通安全運動を展開していく。交通量が増えてくることに対する私どもの役目として、行政の中でその安全対策もやっていかななくてはなりません。

住宅地等の違法駐車がたくさんあります。そういうものを防止しながら、つくば都市交通センターと連携をとって、市のほうも一緒になって、将来は立体駐車場の大幅整備もやらなくちゃならない。それから、マンション等の建設の増加に伴う駐車場設置も、指導していきたいと考えています。

それから、この街がだんだん大きくなるに従って、車の騒音

とか暴走族行為も増えてきます。ですから、関係機関との連携によりまして、こういうものの撲滅も図らなくてはならないと考えてきます。

市内の今の交通量を考えてみますと、自転車の使いやすい町づくりがもとめられています。それには駐輪場の問題もございしますが、歩行者の安全対策も一緒に考えていかなければなりません。短距離間の移動は自転車とか歩行が重要な交通の手段でございしますので、そのための施設と安全対策として、自転車道路の改善、自転車専用道路、バスターミナルの駐輪場の設置など、行政の中ではいろんな考えを持っております。バスターミナルができていろいろなバスが入ってきますが、ターミナル近辺には自転車でいきますから、駐輪場を大幅につくらなくちゃならない。もちろん、町の中の信号機、横断歩道等の安全施策の整備も、警察や安全協会とともに安全対策を講じていきたいと思います。交通には乗るばかりでなく、いろんな問題がございします。その対策は行政の中で、できうる限り努力していきたいと私は考えております。以上でございます。

○司会 どうもありがとうございました。それでは、引き続き深水局長さんから……。

○深水 今、このシンポジウム会場の下の美術館で「芸術が都

市をひらく」という展覧会をやっておりますが、本当は「交通が都市をひらく」という展覧会だったらもっと適切であったかと思っておる次第です。

我が国の都市は明治以降、港湾とか鉄道、道路という交通施設に支えられて発展してまいりました。中でも大きな都市になりますと、ほとんどが輸送力の大きい鉄道とか港湾に依存して成長してきております。ところが、つくば市には鉄道も港湾もございません。自動車道路だけでこれだけの、十数万という都市になっております。よく調べたわけではございませんけれども、沖縄を除きました我が国の内地で、鉄道駅のない10万以上の都市は多分ないんじゃないかと思っております。そういう意味で、自動車交通だけで十数万の都市をつくることができたというのは、都市づくりの1つのいい事例じゃないかと思っております。

最近ではこの研究学園都市も、世界的にもかなり名が知られるような、我が国を代表する科学技術都市になりました。そして、昨年1年間、エキスポセンターと第一ホテル、ノバホール、研究交流センター、研究支援センターの5つの会議場を持った施設がどれくらい使われておるのかちょっと調べてみましたところ——これは1週間ぶっ続けで5日間使われたものを5回とカウントしての話ですけれども、国際会議が約40回、国内会議が220回ぐらい行われております。それに参加した人数は2万

4,000人を超えております。そのほかにも大学の中とか、あるいは個々の研究所の中で開かれておる会議もあると聞いております。そういうものを考えてみますと、この筑波研究学園都市は連日のように何らかの、相当の規模の会議が開かれている、いうならば、既に立派なコンベンション・シティになっておると言っているんじゃないかろうかと思っております。

しかし、既に自動車都市であることによりいろいろな問題が山積しております。例えば、今やコンベンション・シティとしての命綱にもなっております、寺尾さんがいろいろ努力されたとおっしゃっておりました、東京からの高速バスは既に容量不足、あるいは定時性に欠けるということで会議に遅刻する人が続出してありますし、ときにはそのために会議のプログラムを変更しなくちゃいかんという事態も出てあります。バスが会議開催のボトルネックを占めておるわけで、それが大きな隘路になりつつある。そして、そういうことがコンベンション・シティつくばの信頼にもかかわってきつつあるんじゃないかと思っております。

そのほか民間の研究所など続々と立地しておりますけれども、研究所の内容の拡充、あるいは第二期工事を行おうというときにも東京との交通が問題になっておるということも聞いております。

それから、先ほども話の出ておりました交通弱者の問題。こ

それは単に老人、子供というだけでなく、もう一つ、つくばの場合には会議のためによそからおいでになった方々の足も非常に不便になっておりますので、こういう方も交通弱者として考えていいんじゃないかならうかと思っております。

それから、直接交通問題ではございませんけれども、マイカー時代で夜お酒を飲みづらいということから、都心部のにぎわいがなかなか出てこない。アフターファイブ、アフターシックスのにぎわいが都心部に欠けておるということでございます。

それから、これは非常に長期的な大きな問題ですけれども、例えばまたオイルショックがあったときには、こういう自動車に頼った都市は一体どうなるのか。あるいは最近問題になっております地球環境上の問題でオイルの使用が制限されるということになったらまたどうなのかということを考えますと、やはり自動車だけに頼っているわけにはいかんと思っております。

そういうようなことから、きょうはこういうテーマでいろいろ議論させていただくわけですが、この自動車交通時代において自動車交通問題を解決したという理想的な都市は、多分世界じゅうにどこにもないんじゃないかならうかと思うんです。

それはそれといたしまして、今後つくばの交通問題を考えていきますときに、長期的な観点、短期的な対策、あるいはソフト対策、ハード対策、そして広域的な対策、局部的な対策、いろんな観点から総合的に検討していかなくちゃいかんと思っ

おります。

その対策というのは非常に難しいものでございますのでどうしても思いつきのにならざるを得ないんですが、その中で短期的なものとしては、先ほど来何度も話が出ておりますけれども、バス交通の強化でございます。

もちろん東京と結びつきます高速バスの問題もでございます。これにつきましては、八重洲口のキャパシティが既にいっぱいだという事も聞いておりますから、別な発着場所等を考える必要がありますし、あるいは首都高速の渋滞を踏まえて、それに関係が少ない発着場所を考える必要もありません。容量対策としては2階建てバスとか連結バスといった、ハードの面からの検討も必要になってくるんじゃないかと思っております。

それから市内、あるいはその周辺を含めてでございますが、幹線バスについては現在でもかなりの頻度で運行されておりますけれども、今後さらに発展してまいりますため、あるいはバスとしての信頼性を確保しますためには、もっともっと高頻度の運転が必要になってこようかと思っておりますし、夜遅くの列車の運行時刻に合ったバスの運行も必要になるんじゃないかと思っております。

それから、バスのネットワークは非常に広いわけですが、準幹線的なバスのネットワークにつきましては、定時運行

のほかにデマンド形式の運行も併用するとか、いろんな工夫が今後必要になってくるんじゃないかならうかと思っております。

乗用車につきましては、何といたしましては駐車場対策が一番重要でございます。先ほど世界じゅうで交通問題をきれいに解決している都市は多分ないだろうと申し上げましたが、特に駐車場問題が一番大きな問題だろうと思っております。随分昔の話ですけれども、ロサンゼルスでは市街地の約60%が道路と駐車場で占められておるということを聞いたことがございます。しかし、それでもなおかつ交通問題を解決できておりません。つくばにおきまして、将来常磐新線、新交通というものが出来た段階において、そういうものと乗用車とのバランスをどうとって、どの程度駐車場を整備したらいいのか、そこらが非常に重要な検討事項にならうかと思っております。

それから、道路標識であるとか、あるいは市長が先ほど説明されました交通安全への問題についても積極的に進めていく必要があると思っております。

自転車問題も、市長がさっき触れられましたけれども、つくばでは42キロメートルに及ぶ、自転車も通れる歩行者専用道路が非常に高密度なネットワークで整備されておりますし、それ以外に幹線道路の歩道も非常によく整備されております。さらに地形的にも非常にフラットで、自転車を使うには非常に条件の整った都市でございます。

それから、バスストップから研究所までも遠いところ多いのですが、研究所の敷地が非常に大きいということから、研究所の門を入ってから敷地内交通がまた発生する。そういうところでございますから、いうならば幹線バスのさらに補助的なシステムとして自転車を使うということもあっていいのではなからうかと思っております。

それから、先ほど幾つかの会議場で毎日のように会議が開かれておると申しましたけれども、一番北側のエキスポランドから先ほど言いました支援センターまで直線距離にすると約3キロ程度でございます。この約3キロの間で非常にたくさんの会議が行われておるわけございまして、いわばコンベンション軸と言ってもいいんじゃないかと思っておりますが、このコンベンション軸の交通は非常に大切にしたい方がいいんじゃないかと思っております。と申しますのは、国際会議とか学会といった会議では、特に先端情報の塊みたいな人間が移動しておるわけですから、非常に質の高い交通ということも言えるんじゃないか。そういう意味でも特に大事にしたい交通じゃないかと思っております。 長期的な対策としましては常磐新線の問題、新交通の問題、それから成田との接続の高速バス等の問題といろいろございますけれども、既に今までのパネリストの方々からお話が出ておりますので割愛させていただきます。

いずれにしましても交通事業というのは、一般的にはなかな

か採算がとりにくい事業です。特に、都市として十分に熟成し切っていない新しい都市におきましては、まだ十分な採算がとれるほどの交通需要が出ていませんから、先行的に施設整備をしていく必要があるわけです。その赤字対策をどうするのか、例えばそのための基金みたいなものをつくる必要があるかとも思いますが、そういうことが今後の最大の課題ではないかと思っております。

○黒川 どうもありがとうございました。それでは、最後に土肥先生からご意見をいただきたいと思えます。

○土肥 もう大分時間がたちまして、大体皆さん非常にまじめに交通の問題についてお話をいただきました。私は若干——不まじめというわけではありませんが、市長さん初め住宅・都市整備公団や県の方々が広域交通、域内交通についていろいろ具体的にお考えいただいているので、全体としては余り心配がないなと思ひまして、少し中心からはずれたことになるかと思ひますが、話をさせていただきたいと思ひます。

つくばという町は、自分もその一端にかかわった人間として特にそう思うのかもかもしれませんが、非常におもしろい特性を持っている。つくばがものすごく好きになる人とうんと嫌いになる人にまず必ず分かれて、中間が余りいない。いい面もある

けど悪い面もある、5段階評価で言えば3ぐらいになるのが普通の町ですが、つくばは1と5に分かれる。その一番好きだという人が実は一番文句も言うんです。もっと好きになりたい、もっとよくあってほしいという強い願いがあるから一番批判的でもあり、要求も大きいわけです。そういう人たちのそういう声をどこまで取り入れて町づくりができるかということが、一にかかってこの町の今後を決めていく。本当に嫌いだという人はできるだけ早く出ていってもらうのがいいと僕は思っているんです（笑）。嫌いな人のために努力をする必要はないんで、好きな人のために、好きな人にもっと好きになってもらうために何をやったらいいかということを考えてほしい。なぜつくばが好きになったかということから考えれば、どういう部分を育てていくか、どういう部分を伸ばしていけばいいかということはおのずと見えてくるのではないかと思います。

この町には日本のよその町には余り見られないいろんな特徴があると思うんです。例えば、やたらとだだっ広いとか、研究所がたくさん集まっているとか、口うるさい研究者が多いとか、そういうことはみんな特徴なわけで、それをより鮮明にしていけることが町づくりの目標になる。多分政治家でいらっしゃる倉田市長さんからすれば、そう言ってくれるなよというところがあるかと思いますが、いろんな人がいるんです。事実いろんな人がいるわけですが、しかし、つくばらしさというもの

をどんどん大きく育てていってほしい。普通の都市計画では、交通もそうですが、できるだけ人口も増やし、施設もよくし、いろんな一通りのものをそろえてというふうを考える。つくばでは、できるだけ小さくなくて、いい言葉で言えば、できるだけ珠玉のような小都市であってほしいというのがつくばを好きな人たちの共通した特徴で、どんどん東京との関係で圧力が強まる中で、いかにその質を保ち、高めていくかということがポイントになってくる。

私は交通の専門ではありませんし、黒川さんがおられればそんなに下手なかじ取りをするはずがないと思って安心しておりますが、ハードのことは若干の早い遅いはあっても、多分間違いないと進んでいくと思いますから、もう少しソフトというか人間の生活に近いところで考えていきますと、今言ったようなつくばの特色としての交通空間は、先ほど林さんがおっしゃったペDESTリアンの空間だと思うんです。これは歩行者空間としてつくられたもので、これに匹敵するものは多分ほかの都市にはないと思います。ただ、歩行者空間、いわゆる歩道として少なくともそれだけの長さや面積を確保したというのが現状で、はっきり言って十分生かされているとは言えない。重要な交通対策に強引に結びつけば、これをもっと人間の空間として生かしていくことが、これからの交通空間、交通環境の改善の大きなポイントであるということです。

僕は、その第1点としてここに乗り物を走らせたいなと思っています。歩行者空間だから歩く人しか通ってはいけないというのは基本的な間違いで、歩行者空間として生きるためには、歩行とうまくマッチングするような乗り物と共存させること。もちろん域内交通は道路を中心としたバス体系の整備が必要ですが、あわせてのろろ走る電気自動車——チンチン電車が一番いいんですけど、そういうものがペデの上を終始ぐるぐる回っている。何十人も乗れなくても、5人か10人乗ればいいわけです。もちろんアルコールとか電気とか、要するにガソリンを使わない乗りものがぐるぐる走り回っていて、そこを人も歩いている。

僕は基本的に自転車空間は車道と一緒につくるべきだと思っています。歩道は余り自転車には向いていないんですが、それでも走りたい人は走ればいい。何しろ歩いている人しかいないのが歩行者空間だということではなくて、新しい歩行者空間、人間的な交通空間というものをペデの上にぜひ実現させたい。これがこれから鉄道が来るまでの10年間にこの町がトライすべき、よりつくばらしさを演出していく1つのアイデアではないかと思って、きょう申し上げた次第です。

○黒川 どうもありがとうございました。最初の予定では、ここでもう一度皆さんにおしゃべりしていただこうと思ったんで

すが、3時を過ぎてしまうので、ここら辺で一度コーヒープレイクにします。その後、会場の皆様からのご質問を受けながらいきたいと思いますが、今の7人の方々から私はキーになる言葉が幾つか出てきたと思うんです。

その1つは、このつくばの都市でマイカーというものに主権をとらせていいのかということです。マイカーが絶対的に便利なもので、例えば、藤岡さんは、ローマとか東京とかいろんな町に住んでみたけどこの町が非常に住みやすいという話の中で、自動車を利用したら非常に便利だからすばらしい町だという言い方をされた。逆に我が国では、自動車だけで町ができるというよりは、昭和48年の石油ショック以降、自動車を勝手に使うのはどちらかという悪いことに近い、必要悪でやむを得ず使っているんだというふうに定義されているとは思いますが、この町ではどんなふうにマイカーというのを位置づけるかということが1つあると思うんです。

その裏返しに、そうでない交通弱者のことを考えて、バスのサービスをもう少し強化すべきだというご意見がある。その中でもう一つ、日本では交通事業は独立採算をしている。ヨーロッパの国では公共交通は決して一般の人全部のためのものではなくて、あるときには貧乏な人のためのものだから補助金を出して使うものだという位置づけで、自動車と公共交通は社会的な地位をシンボリックにあらわすものとして認識されている。

日本ではそういう認識はされていないけど、この町ではどうしたらいいかということが1つ。

もう一つは、ペDESTリアンという空間を今後どういうふうに使ったらいいだろうかということで、いろんな意味で、例えば、コンベンション軸になるんじゃないかとか、歩行者空間ではなくてもっと人間らしい空間として再活性化させるとか、あるいは林さんはまだ言葉足らずで、何かもう少し言われると思うんです。

ここでコーヒーブレイクを10分とりますので、その間に、ご質問のある方はこんなことをこんな人に質問したいとか、あるいは質問じゃなくて自分は意見を言いたいということでも結構でございますので、用紙に記入していただきたいと思います。

○司会 ありがとうございます。ただいまより約10分間の休憩をとります。 〔休 憩〕

○司会 さて、リフレッシュしたところで、パネルディスカッション後半を始めさせていただきます。黒川先生、お願いいたします。

○黒川 それでは、早速始めたいと思います。もし今ご質問なりご意見を表明されたいという方がございましたら、何点かお伺いしたいと思います。どなたかございますか――。

○司会 それでは最初の方、お名前と所属をおっしゃってから質問をお願いいたします。

○朝倉 竹園に住んでおります朝倉と申します。つくばに住んで14年になります。仕事は離婚屋さんと交通事故屋さんをしております。いつも交通事故の問題を取り扱わせていただく際に感じるがあります。

先ほど土肥先生が大変おもしろいことをおっしゃいました。つくばは大嫌いな人間と大好きな人間に両極化する。大好きな人間は非常に文句も言う。私はその非常に文句も言う人間の1人じゃないかと思うんですけど、それはつくばを愛するがゆえの提言でもあるわけです。ただ、100%大好きな方々からご覧になると、文句ばかり言っているうるさい住人というふうに分類されてしまって、非常に心外ですが、余り下手なことを

言うとなんか八分になるかな、仲間はずれになるかな、ほどほどにしておかないといけないのかなとためらいを持ちつつ、いつもつくばがよくなってくれないだろうかと、またブツブツ言っている1人でございます。

きょうの交通問題ですけど、ここに住んで以来、14年間にはいろいろございました。私が交通事故の問題を扱うようになってからももう数年たっておりますけれど、今私は運転免許を持っておりません。初めは取るつもりでございました。この中では車がないと生活できないということは体験としてわかっておりましたが、取ろうと思っていた矢先に土浦の裁判所で交通事故の調停をやらされてしまったんです。そうしますと、何で交通事故を起こしたんだろうと思うような方がたくさんいらっしゃるわけですね。本当に交通事故の加害者になるのがあすは我が身という現実をたくさん見せられてしまって、ついに「走る凶器」になることをやめてしまった1人でございます。

ですから私は運転はいたしません。先ほどから先生方がおっしゃられている、いわゆる交通弱者の1人に入るわけでございますけれども、今のところつくばでは交通弱者は非常に肩身が狭いんです。市民権を得ておりません。けれども、今免許を持って現役でマイカーを駆使していらっしゃる方が一生交通の強者でいらっしゃるかというところとそうじゃないんです。交通弱者というのはあすは我が身なんです。病気をなされるかもしれない。

けがをなさるかもしれない。これはだれにもはかることができないことでございます。

また、今若い方はいいと思いますけれど、いずれ年が来ればみんな平等に年をとります。年をとった人間の運転がどのくらい危険かということはテレビや報道でも今大変問題になっております。今交通強者でいらっしゃる方々はすべて、あすは交通弱者になる可能性も持っているということをよく踏まえた上で、マイカーを中心とした町づくりをするか、あるいは公共の交通網を主とした町づくりをするか考えていかなくちゃいけないんじゃないかという気がいたします。どちらかが優先で、それにはずれた弱者は少数民族という扱いはしてはいけないんじゃないかと私は思います。

とにかくつくばというのは新しい町でございます。これからいろいろ可能性を秘めている町だと思います。日本はもちろんでございますけれども、世界でもいろいろな町づくりの失敗例がたくさんあると思います。その失敗例を踏まえた上で、ぜひ交通問題を含めた町づくりをつくばではして行ってほしいと思いますし、ぜひしたいもんだなあと常々住人の1人として考えております。その点を行政機関の方はもちろんでございますけれど、住民の方々にも念頭に置いていただいた上で、皆さんで町づくりをしていきたいと考えております。

そういう意味で先生方のご意見も伺わせていただけたら大変

ありがたいと思います。

○黒川 どうもありがとうございました。もう1人、伺えますか——。

○小貫 私はちょうどアルスの向かい側にあります吾妻2丁目自治会に住んでおります小貫と申します。きょうは「つくばの交通問題を考える」というのに大変タイムリーな問題を持ってきたなと思って参加しました。前半の大変夢のあるすてきなお話の中で、大変ミクロ的な問題なのでちょっと恐縮なんですけれども、特にきょうは市長さんがいらしていますから伺いたいと思います。

私たちはつくばの中心に住んでおりますので、大変便利な生活を享受しているんですが、逆に駐車場の問題、騒音の問題等々で悩んでいます。特にこのすてきなアルスができて以来、土曜日曜は違法駐車に悩んでおります。来る方にとってもここは駐車場がないですから、逆に本当にお気の毒だなと思うんですけれども、住んでいる者としましては、アルスと自治会の間にあります横断歩道の両側に本当にぴったりとめていらっしゃるもんですから、特にお年寄りとかお子様には見えないと思うんです。ですから、公共の施設に対する駐車場の問題が今後どうなっているのか、きょうはそれを伺いたいと思ひまして参り

ました。よろしく願いいたします。

○黒川 お2人からご意見がありましたけれども、後でまたご意見、ご質問がありましたらお受けしたいと思います。この2つのご意見について何かご意見をいただける方ありませんでしょうか。さっき林さんが若干発言が少なかったかと思いますが、今のような点をもう少し……。

○林 少ないんじゃないくて、簡潔に言っただけです(笑)。

交通事故について、資料を用意して来たので、これについてお話させて頂こうと思います。交通事故は、感情的になっても片付けられる問題ではない。論理的なアプローチによって処理して行かなければならない問題です。

私は、自動車研究所にいた時に、どう言うところで交通事故が多く起こっているかを調べたことがあります。掲示した資料は、交通事故死者数を県人口で割って、そのベストテンとワーストテンを並べたものです。これの経年変化をみると、昭和35年には、ワーストテンの上位に、愛知、大阪、兵庫と言った大都市県が入っています。それが、40年代に入り、50年になると、東京、大阪、愛知、兵庫と言った大都市県は、全部、ベストテンに入って来ます。

これは、つまり、そこに住んでいる人達が車の生活に慣れて

来るとか、交通安全設備が整って来るとか、渋滞して交通の速度が下がるとか、色々な要因が効いていると思います。

そこで、ワーストテンの方をみると、50年のトップは茨城です。次が山梨、一つ置いて栃木と…大都市周辺の県が悪い。これは何故かと言うと、域内交通と通過交通とがぶつかり合う頻度が多いからなんですね。

例えば、大都市の市場に生鮮食料品を運搬する通過交通のトラックのドライバーと域内の勤め先に行こうとしているマイカーのドライバーとでは、まるっきり意識が違う。こう言う意識が違うドライバーが遭遇すると、事故が起こる確率が高くなる。

従って、通過交通と域内交通とを分離することが、先ず、有効な交通事故対策として浮き上がって来ます。

そこで、我々のつくば市をみると、梯子のような道路体系になっています。

東大通りと西大通りとを東西の足桁のような道でつないでいる。

この梯子の一番裾のところで谷田部インターチェンジにつながっている。

従って、125号線方面から高速道路に入る車にとって、ここは、丁度具合のいいバイパスになっているんですね。その為につくば市内は、心ならずも通過交通と域内交通のコンフリクト

の場になっている。交通事故が多くて当たり前です。どうしたらいいか。市内をバイパスして、谷田部インターへつながる道路を西側に通せばよい。例えば、このようなことを考えなければ、事故は減らない。

基本的には、日本人は、新しい生き方に非常に順応し易い性格を持っています。状況が変わると、実に見事に、無節操に、けろりと変身します。明治維新でもそうでしたし、終戦後のマッカーサー占領への対応もそうでした。くるま社会への対応も、同様です。

交通の条件は、かならずしも良くない。

ヨーロッパで一番道が多いのはフランスです。これは農業国だからです。日本もヨーロッパの国と比べると断然道が多い。

それは、農業国で、長い間、歩の文化の国だったからです。しかも土地が狭いから見通しの悪い交差点が多い。だから、くるま社会が始まったら、交通事故がうなぎ上りに増えた。昭和45年には、交通事故死者の数が1万6千人に達しました。しかし、その後は、車の数は増えるのに死者の数はどんどん減って、一時は8千人台まで減りました。

最近、また、1万人以上に増えて来ていますが。

それでも人口が約2倍のアメリカの交通事故死者の数が5万人近くいるのと比べると人口比でも相当に少ない。

このように、日本人は、環境に適応する柔軟性が高い民族な

のであるから、これに更に論理的な対策を持ち込めば、もっと事故を減らすことは不可能ではないと思います。

○黒川 どうもありがとうございました。ほかに今の問題についてご意見ありませんか。もしよければ藤岡さん、さっきヨーロッパの町は自動車から見て非常に便利だと伺ったんですが、車の運転ができない女性とか、まだ運転免許を持っていない子供も都市の中の人々ですから、ヨーロッパの町の中では公共交通と交通弱者の問題をどうやって解決しているか、少し考えていただけますか。

その間にもう1点、さっき小貫さんのほうから出ました公共施設に関する駐車場は今後どうやって整備していくんだろうかというご質問がありますので、これは市長さんか、あるいは深水局長さんあたりにちょっとご意見をいただけるかと思うんですが……。

○倉田 駐車場問題は我々も悩みの種になっております。私どもの町は今からいろんな財団をつくろうかと思っているんです。例えば、今あります交通財団のほか文化財団とか福祉財団とか、そういうものをつくりながらそれを大きく育てていこうというようなことです。つくば都市交通センターによる自動車の駐車場は私ども市とも密接な関係がありますので、できれば財団に

対しても市が応援していくという形で大きくしていきたいと思
います。今は立体駐車場もお金がかかって、なかなかその経営
が容易でない。経営が容易でないといってただ見ていまして、
やはり困るのは市民なんです。ですから、できるだけ立体駐車
場に対しては多少私ども市のほうからも援助して、お互いにタ
イヤップしながらやっていけば立派な駐車場ができるのではな
いかという考えを持っております。

ここはどんどんと地価が上がっています。大規模なマンショ
ンが建ってきています。今までは指導要綱がなかなか徹底でき
なかつた。地価が上がってきますと、どうしても駐車場ができ
ないスペースでマンションを建てることになる。そういうのは
建築法の中で厳しい指導をしていくというのも1つの方法でご
ざいますが、いずれにしても、今日本国内どこへ行っても駐車
場問題では困っています。皆さんにご理解いただきたいのは、
特にここは車庫証明のない車がたくさん来ているんです。この
街はよそと違って日本各県の車のナンバーの方がみえます。茨
城県は茨城県の車庫証明がなければ車はおけないんですが、北
海道なり九州なりどこの車も入っています。車庫証明のない車
が集まってくるというのがここの特徴なんです。しかし、それ
だけこの街は人気があってみんな来てくれるんですから、いい
ところでもあり悩みでもあります。

私が常に考えている「ぬくもりのある市政」ということは、

皆さんを温かく迎えようということになりますので、駐車場問題は市としても重要な課題として、その解決に努力していきたいと考えていますのでお集まりの関係の皆様にも、この機会を通じてご支援をお願いしたいと思っています。

○黒川 アルスの駐車場問題について、つくば都市交通センターの浅谷さんから説明していただきます。

○浅谷 ちょっと市長さんのお話に補足させていただきます。アルスのあるセンターのエリアのいろんな施設と駐車場の関係をどう計画的にやっているかということをご説明させていただきます。

例えば、クレオなり三井ビルなりができてくると、それに伴う駐車場が必要になります。先ほどの話にございますように、鉄道の駅がありませんから、大部分のお客さんが車でお見えになる。駐車場を使われてクレオに来るわけです。現在私のところの財団が管理しているセンターのエリアで4,000台の駐車場があります。このままでいろいろ町にビルができていき、アルスができ、いろんな施設ができ、市役所ができとなっていくと、どうやって駐車場を整備していくかというのはかなり深刻な問題であるわけです。

我々や公団の考えとしては、みんなで共同して駐車場を使い

ましようということです。例えば、業務ビルは土日は職員の方はいらっしゃいませんから駐車場があきます。そこで土日はクレオとかデパートの商業施設の方が使う。アルスや第一ホテルがそれぞれ個別に持ってしまうと駐車場だらけの町になってしまって、それではかえって皆さん不便になります。みんなで共同して使う駐車場のセンターにしましょうということで、私どものところで管理しているわけです。

アルスの場合、まだちょっとお見えになる方に徹底していなかったんだらうと思いますが、第一ホテルの前にございます中央1と中央2の駐車場を使っていただきます。ちょっと離れているんですけども、だんだんそういうふうになれていただくように、このアルスの管理をしていらっしゃる県とか市の方に、みんなで共同して駐車場を使うということをごできるだけ徹底していただいて、路上駐車のないように皆さんによくお話ししていただきたいとお願いしているわけでございます。割と車の方というのは目的地に近いところにとめたがるものでございまして、路上駐車をして周りの方にご迷惑をかけておりますが、もうちょっとその辺の徹底をよろしく願ひいたします。そのうちにはご迷惑のかからないようになろうかと思ひます。よろしく願ひします。

○黒川 どうもありがとうございました。今の問題はそういう

ことでやっていますが、実は我々の研究の中で見れば、20年ぐらい前は日本人というのは世界に冠たる歩く民族だったんです。よくヨーロッパの人たちに、大体1キロぐらいは平気で歩く人たちが日本では大部分ですと言っていたんです。

その後、先ほどの林さんのいろんな調査にありますように、皆さんが車を持つようになって大衆の足になってくると、途端に歩かなくなってきた。今地方の町では500メートルというのはほとんどの人が歩きたがらない。東京の都心にいる人たちだけが500メートルを平気で歩いていて、ほかのところではだんだん歩かなくなっている。そういう意味では、このセンターブロックでもどれぐらいの距離までが本当の駐車場の範囲かということは、もう一工夫も二工夫もしないと、まだ利用者の人の感じと施設を計画する人の間に若干ギャップがあるのが実態だというのが私の印象でございます。

ちょっと話を戻しましたが、藤岡さんのほうから1つご意見をいただけますか。

○藤岡 質問を忘れました。前に話したように地下鉄は物理的に同じものに見えても社会的に異なっているところがあります。また年寄りとか子供とか、社会的な弱者が一人で繁華街にでかけることは少ないです。ただ日本と違い、街の中心地に暮らしている老人、子供は多くいるので、日本人には彼らが、郊外か

ら来た様に見えるかも知れません。保険金から見ても彼らの命は安いものですし、日本と比べ特別な交通対策があるようには思えません。

○黒川 今言われている感じはわかりますけれども、多くの町ではやはり自動車を主体にした町になってきている。日本の場合ですと、そういう人たちの生活を支えるのを民間がやるか役所がやるかという中で、もう一つ、ヨーロッパの社会の中ではボランティアの人たちが集まって社会的活動をするというセクターが非常に強い。その役割が日本の中にはなくて、逆に言うつくばではそういう活動が少し増えてきているのではないかというのが私の感想でございます。

ほかにまだご質問をされたい方、ございますか——。

なければパネリストの中で、先ほどのご意見とほかの方の意見の中で、ご意見をいただける方、あるいは寺尾さんあたりは何か……。

○寺尾 今の弱者の問題ですけれども、藤岡さんが横におられますので例示しますと、さっき藤岡さんからローマは非常に交通状態が悪いというお話があった。ローマの市政におきましても、実はローマ市とポローニャの2カ所でバスをタダにするという政策をとったことがあります。これは何かというと、朝倉

先生がおっしゃるように、弱者のために、私的財としての自家用車をなるべく減らそう、公共財としての展開をしようという実験をやったわけですが、両方とも見事に失敗しました。ということは、だれも自動車からバスには移行しなかった。子供がタダで乗って遊んだというのが実態だったわけです（笑）。鉄道に関しましても60年から70年代にタダにしようという議論は出たんですが、バスと鉄道は違うにしても、タダにしてどうのというような話は一切なくなってしまった。

じゃ、一体どうなんだ。さっきの林先生の事故の話がありましたが、茨城はワーストワンになっている。1所帯当たりの自家用車の普及台数を見てみますと、実は茨城は107なんです。

107%ということは2台保有されている所帯が随分多いということで、これは全国で4番目です。一番多いのはさっきの事故の表で2番目にあった群馬か何かで、113.2%です。2番目が確か栃木で110%、茨城が4番目に多い。ちなみに東京は51.1%で、半分ぐらいは車を持っていないんです。この理由は一体何なんだろう。

これには時間軸と空間軸の問題があります。東京はヘクタール当たり350人から500人ぐらい住んで移動しています。そうになると、空間がないから車が走れない。時間軸として早く移動しなくちゃならないから、公共財としての総合交通体系が完備している。総合交通体系が完備していないところでは、反比例し

て私有財としての車を使わざるを得ないという現状になっている。それに比例して事故も多くなるという悪循環になっている。そういう、いかに公共財と私有財とのバランスをとるかという非常に大きい問題がある。

そこで、乱暴な言い方をすれば、きょうこれをご主催になりましたつくば都市交通センターでは立派な駐車場をたくさんおつくりになっておられるけれども、あれをうんと高くすればいい。それから駐車違反は徹底的に取り締まる。そして、さっき私が提起しました全く新しいイメージの交通システム——ゾーンバスシステムといいますけれども、幹線と支線の間を循環してなるべくローコストで走らせる。つくばは空間があるようで、実は駐車という格好で空間軸として非常に問題がございますから、なるべくならうんと駐車料金を高くしてセンターまで乗り入れさせない。そのかわり、周辺に非常に合理的な駐車場をたくさんつくる。そして100円でも何でもいい、そのバスに乗ってセンターに来られるという非常にロジカルな方法をとれば、需要というものが非常に喚起されるだろう。

新交通システムがどうして具現化できないかということ、果たして需要があるのか、それからそういうものをつくる空間があるのか、3番目に経済性の面で運行管理が永続的に使えるかということで、なかなか普及しないという現状があるわけです。ですから、今の時点でさっきのお2人の方が言われたことはい

みじくも大問題なんです。それを回避するための一番いい手段というものを、演繹的な格好で考えるよりもドラスティックに変えてしまえば、非常にアメニティの高いセンターができるかもしれない。なるべくなら私有財としての車を減らすという方向をお考えいただければありがたいと思うんです。

○藤岡 主婦の立場から見れば、そうしてしまいましたら、私の車は一番最初になくなるでしょう（笑）。よく考えてほしいんですけど、私たちは子供がいる。買い物に行くときは子供を背負って、もう1人の子供の手をとって、荷物も持って行かないといけませんね。つくばは肉の安いところもあって、野菜の安いところもあるでしょう。それがバラバラです。私たちはやっぱり肉の安いところに行ってたくさん買い物をして、それから野菜の安いところに行く。もしもそんな厳しく高くしてしまいましたら、一番の犠牲者はやっぱり私たち一番弱い立場（笑）じゃないかなと思いますけれども、いかがでしょうか。

○林 私は、藤岡さんがおっしゃったことが正解であると思います。

寺尾さんがおっしゃったことは、百万都市あたりで成り立つことであって、2700ヘクタールのところに、たかだか15万人が分散して住んでいるような地域で成り立つ方法ではない。ここ

は、やはり、マイカー中心にならざるを得ない。

昨年、私は、バスシステムを議論しているところで、冷水をぶっかけるようなことを言ったので恨まれたと思うのですが、もう一度言うと、住民自身が、バスシステムが成り立つ条件を、ぶち壊している。特に農村地帯がそうです。

一家に3台もマイカーがあるんですからね。だから、幾ら、いいバスシステムを提案しても、経営的に成り立たない。先程も話に出たように、タダでも乗ってくれないと言った状況です。

それで、取り残されるのは、老人と子供です。

だから、今やバスシステムは、福祉問題と消費者行政問題であると、私は言っているのです。

幸いにして、老人は時間に縛られることがない、たっぷり時間がある。子供は、登校と帰宅の移動時間が割合に決まっている。

この住民の生活サイクルをよく知っているのは、地方公共団体です。だから、これからは、市町村が、責任を持って、福祉問題として、子供や老人を学校や病院や老人センターに送り迎えする、そういう世話をみるべき段階に来ているのではないかと思うのです。営業バスに、こういういい方法があるからやれと言っても、最初から赤字になると判っていて、引き受けるバス会社がある筈がない。むしろ、バス会社は、観光バスと、高速バスで稼ぎ、後は、ドライバー付きのレンタル業になればい

い。

地方公共団体が公営のバス会社を持つことは必要ではない。プログラムだけを作って、バスを運転手付きで借りればよい。

もう一つの問題は、買い物バスですね。これの費用の半分は、商業サイドで持つべきで、商業者と市町村が一緒になって買い物バスを走らせたらい。

そのくらいのことは、してもいいのではないかと思うのです。大体に於いて、地方公共団体は、消費者に還元する行政サービスが非常に少ない。取った税金は、殆ど、生産者中心で消費している。買い物客の中心は、サラリーマンの奥さんですが、これは最もきっちり税金を取られ、最も少なく還元されている人達ですから、このくらいのサービスはしてもいいのではないかと思います。

ただし、料金は取るべきです。タダ程高いものはないのですから、お金は、やっぱり払うべきです。

それと、もう一つ、先程、市長も言われたことですが、来客に対するホスタビリティとしてのバス、これは、つくば市の外務省予算として支出すると考えればよいと思います。

要するに、老人、子供、買い物客、お客さんを対象として、福祉政策、消費者行政、外交政策として、市がバスを走らせる。バス会社は、レンタル業として、これに対応するという姿が、これからの地域交通のあり方ではないかと思うものです。

バス会社は、それよりも、先ず、つくばを出て土浦駅によって成田空港に行く高速バス、これを推進して欲しい、絶対儲かりますからやりなさい（笑）。

○日原 茨城県という肩書はせずして、勝手に個人として言わせていただきたいんですけども、先ほど朝倉さんの言われたお話の中で私の考えていたことと非常に近い話がありました。

バス問題を考えていく場合、採算ベースでは全く乗らないということはつくばでは特にはっきりいたしておりまして、だれしも将来は老人になるんだし、だれしもけがをするかもしれないという意味では、医療保険に近い考え方をとらない限りバスシステムは成り立たないと思っています。どうも日本では保険というものが成り立たない風土がございまして、保険で金を集めようとする、一時払い養老は金もうけになると言わないと、掛け捨て保険というのはどう考えてもはやらないとか、いろいろな話がございますけれども、バスシステムを考える上でも掛け捨て保険でいくしかないんじゃないかと思っておりました。

ただ、保険に全員加入させるということになりますと公共団体が税金で負担するということになりますので、要するに全員加入を公共団体負担にするか、一部加入の掛け捨て保険にするかということだろうと思っております。一部加入の掛け捨て保険となりますと、保険料を払っていない人には高く料金を取る

という話になってきまして、それでは恐らく運輸省は認可しません。そうすると全員加入の公共団体負担しかないのかなというのが私の率直な感じでございます。

○寺尾 非常に乱暴なことを申し上げましたけれども、これはただドラスティックに言っただけでありまして、こう素直に受け止められて非常に忸怩たるところがあるんです。物事というのは視座転換というか、見変のうまみをうまくやらんといかんのだろうということで申し上げたのであって、すぐ乱暴に今駐車場を高くしてどうのという話ではございません。冗談でございます。

むしろこれから本気になって考えなくちゃならないのは、今3人の方からご発言いただいたように、そういうディスカッションのサークルがどんどん増えることが一番大事なんです。最初にも申し上げましたように、これからの交通問題は決して最適解なんてあるわけがない。みんなが満足できるようなところでどう近づけるかということで、黒川先生を初め識者の方々もみんな知恵をしぼっているわけです。でもそれを利用するのは我々なんです。本当にみんなが納得できる、一番共通なことをどう構成するかというのが一番大事なことであって、第三セクターだとか、例えば第四セクターなんていうのは自治体と地域、第五セクターは地域と企業なんて言われていますが、企業

も自治体も地域も全部がリンクする総合処理方式と申しますか、ジョイントセクターで、本気になって考えていかないと絶対具現化しないだろう。

藤岡さんがおっしゃるように、子供がいてどうのこうのというのも真理だと思います。林先生のおっしゃるように、これは大都市の話かもしれません。でも実際に、今センターは既にかなり大都市的な様相を呈してきている。かと言って、周辺のほうはヘクター当たりそれこそ2~3人という人口密度で、全くの過疎になっている。恐らくセンターは、東京が350人から500人というのであれば、かなり近い100ぐらいの線になるかもしれない。全くの過密と過疎という非常にアンバランスな中で、どう整合性のとれたシステムをみんなで納得し合うかということだろうと思うんです。そこが一番大事な、これから追求すべきテーマだろうと思います。

○黒川 どうもありがとうございます。ほかにはどうでしょうか。

今、駐車の問題、レンタルバス、あるいは掛け捨て保険という話がありましたが、一番底流に、日本人の中に結構いろんなところでそういうものはタダであるべきだという意識があると思うんです。例えば、飲み水もこのごろようやく上水道で料金を取られるものだと思うようになってきたのかもしれませんが、

かなりの間水はタダで、レストランに行っても日本茶はタダだと思っていた。それがだんだん料金を取るようなものになってくるわけです。

例えば、駐車というのも多分今みたいに駐車違反を余り厳しく取り締まらなければ、行ってとめられて罰金を取るようなことがあるなら、それこそ交通事故にあったと思えばいい、本来とめたいところにとめちゃうのが当然だというのが日本の中で流布されているイメージです。私は寺尾さんが言うように、非常に便利なところは高い駐車料金を払うようにして、それでもいいから便利なところへ行きたいというなら、当然それに相応した費用を払うのが本来の原理だと思うんです。

ところが一番便利なところが一番安い料金で、遠いところが高い料金だから、高いところの駐車場はだれも使わなくて、一番便利で一番安いところをみんなが使うというふうになっている。きょうも我々はこのパネルをやる前に、多分駐車の問題からいくと、当然ここは大問題を起こし始めるところだから、小貫さんのようなご意見がこの近くの自治会の方から出るんじゃないかという想像はしていたんです。だけど、そこでどう回答があるだろうかという、もう少しみんなに、本当はタダではないんだという意識がないと、解決の糸口が見つけにくい問題だと私は思っています。

大体時間がきましたけれども、フロアのほうからもう少しご

意見、こういうことについてお聞きしたいというのはありませんか。

今のままですと、今回、高速バス系は余り出てこなかったと思うんです。それから大きな話では、さっきの成田の方向へのバスはどうだろうかというご意見も余り出ませんでした。直接的な問題としては、交通事故のことが若干手薄になったかなという気がいたしますけど、ほかにどなたかご発言ありますか――。

あるいは、後半は土肥先生が何もおしゃべりになっていないので、1つご意見をいただけたらと思います……。――。

○土肥 先ほどのご意見と関連して、今娘が高校生なんですけれども、私は家に帰ると、「どうしてこんなバスのない町を設計したのか」と、いつも一番足もとからおびやかされているんです。別にそうしたくてしたわけじゃないんですが、結局彼女は遊びに行くときは土浦に行きます。土浦は歩行圏の中にいろんな場所があるし、移動したければバスも便利に使える。つくばは遊びたい場所が非常に散在していて、途中の移動の方法がないし、バス代はべらぼうに高いということで、とても私たちの町だというふうには受け止めていないと思います。

そういうふうには、交通環境としてのこの町のとらえ方は人によって全く異なってくると思うんです。先ほど寺尾さんもおっ

しゃったけれども、みんなに満足してもらえるようなシステムはだれが考えてもあり得ないわけで、ただ、その不満の度合に余り大きなギャップをつくらないということです。これは市長さん初めその地域を運営していく方々の責任で、我々はそうだそうだと言っていればいいんです。

先ほどの議論に関して言えば、先ほども言いましたように、つくばの特色は車が自由に使えるということです。もちろんこれは車を使える人に限ってのことですが、日本には車が自由に使える都市が非常に少なくなってしまったので、その特性を殺してしまえばつくばではなくなってしまいます。黒川さんが言ったように、払うべきときには払ってもらうということを多少教育しながら、しかし自由に使えるという環境はキープしていかなければいけないんじゃないかと思います。

ただ、それとは別次元の話として、中学生や高校生、さらに小さな子供とか老人が、自分たちにとってとんでもない町だと思わないでもすむ程度のことは何とかしていかなきゃいけない。ペデの上をゆっくり電気自動車でも走らせてほしいというのもその1つのアイディアにすぎないわけで、もちろんデマンドバスとかいろいろな方法も考えられる。しかし、民間ベースでは、今だって高いんですから、べらぼうに高くなることは目に見えているわけで、当然それに対する何らかの施策というのが必要になる。

そういうバランス論というのが大事なことは言うまでもありませんが、ただバランスだけだと特色が消えるから、特色は特色で大事にしたいというのが私の意見です。

○黒川 どうもありがとうございます。ほかにご意見は……。

○倉田 とにかく駐車場の問題は、今のつくばの中心部ではこれ以上の駐車場の場所が考えられないというのが常識なんです。ですから、今後つくば市として例えば 2,000ヘクタール、3,000ヘクタールの開発をするとした場合には我々行政が駐車場の指導をしたり、公共減歩によって駐車場を整備するといったことができると思うんです。

しかし、今にぎやかな街の中では持っている土地が大変高くなってしまって駐車場の余裕がないとすれば、ここは案外地下が利用されていませんから、財団なり市なりで助成をしながら、中心街に東京駅の八重洲口のような地下駐車場をつくるのがいいんじゃないかという考えを私は持っています。

今後常磐新線に絡んで開発される地区には、ある程度の公共的な減歩をいただいて、駐車場をつくっていくべきだということを市としては考えなくちゃならない、またやらなくちゃならないということでございます。

さっきから言っているように、考えてみますと、確かにこの

町は車の町なんです。いわゆる車庫証明のない車がどんどん寄ってくるんです。寄ってくることによってつくばの特徴というものが出てくるんです。道のわかんない方がたくさん来ているんですから交通事故も多いのです。そういう交通事故対策と駐車場の問題は重要な課題です。例えば、広島県や北海道等各地から来てもらうんだから、駐車場ぐらいいは何とか目鼻をつけてやりたいというのが私の気持ちですから努力していきたいと思っています。

○黒川 もう大体時間がきましたけど、まだ一言言いたいという方がおられましたら……。時間がありませんので1～2分でお願いたします。

○深水 まず交通弱者対策については、先ほど藤岡さんのほうから、外国ではいわば福祉対策みたいな形でやっておられるところがあるという話がございました。林さんのほうからは、弱者対策は交通問題というよりも社会福祉の問題だという整理がございましたけれども、まさしくそういう方向で、交通問題と福祉問題がミックスされて、いろいろ混乱しているんじゃないかなろうかと思っております。

それから、たまたまきょう「つくばの交通を考える」というシンポジウムが開かれましたけれども、市では総合計画をつく

られましたし、県ではグレーターつくば構想を発表されたということで、つくばの今後の交通のあり方を考えるのにちょうどいいタイミングであったんじゃないかならうかと思っております。

○林 私は、ペDESTリアン（遊歩道）を生かして、この町をもっと楽しい、面白い町にすることをみんなで考えるべきであると思います。

或るテレビ番組に出ていた時に、つくばの話が出たとたんに、司会の田原総一郎が「ああ、あの自殺の多い町か」とやられたのには参りました。こんなことでは、つまらない。せっかく、土肥先生達が、こう言う非常にユニークなものを作ってくれたのだから、ひとつ、これを生かして、この町の楽しさを大いに演出したらいいと思います。

○黒川 ほかには……。

それでは予定の時間がまいりましたので、これでシンポジウムを終わりにしたいと思います。

以上の論議を一言、まとめてみますと、つくばの学園都市を計画したころは、日本の自動車の保有率は1,000人当たり90台ぐらいでした。そのころアメリカが大体550台ぐらいでした。実は我々も土肥先生と一緒に計画の一部に参加しまして、そのとき我々はつくばの学園都市は1家に1台の乗用車を持つような生活パターンを前提に考えたいと大分主張しましたが、全体

のバランスの中ではとても日本人にはそんな経済力はないはずだ、昭和40年ぐらいにマスタープランを最初に計画したころは1,000人当たり250台というのがせいぜいだろうという状態だったんです。

逆に言うと、そういうのをベースに最初の計画がスタートしていますから、今の状態よりはかなり自動車はない状態を想定した経過がある。ところが、実際にできてしまったものを比べると、きょうのシンポジウムで言うように、まさに自動車を中心とした都市になっている。そういう意味での対応をもう少しろんなところでとっていかなきゃいけないと思うんです。

ただ、もう一つ忘れてはいけないのは、全部が自動車の社会になるというイメージではなくて、多分移動空間は自動車だけ、どこかたまったところには非常に人間味のある空間がなきゃいけない。さっきから土肥先生や林さんが言われている、ペDESTリアンの軸を何とかしたらどうかというのは、その近くに行けばみんなから人間らしい感覚をアクセスできるようにしたらどうかという提案ではないかと私は思っております。

どうも私のつたない進行で十分な討議ができなかったかと思うんですが、先ほど浅谷理事長さんからはこれが第1回目ぐらいのつもりでと言われておりましたので、そのうち第2回、第3回が開かれて、ますますいろんな意見が交換されてこの町がよくなると思います。

どうもきょうは長時間ありがとうございました。パネリストの方もどうもご苦労さまでした（拍手）。

○司会 ありがとうございました。以上をもちまして終了させていただきます。今後もこのような機会をぜひ持っていきたいと存じます。

本日はまことにありがとうございました。

シンポジウム参加者 アンケート調査結果

★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。

●林さんの意見に大賛成、老人に対する福祉バス、子供達に対するスクールバス。主婦に対する買い物バス。大いに進めるべきだと思う。

常磐新線の沿線開発計画がありますが、「つくば総合計画」もだされている中で、このつくばでの実験として、常磐新線沿線計画の中に人が住まないうちからバスを走らせるシステムをつくって、最初の住む1人から乗りたい時に乗れるバス交通システムを作れば、徐々に人々が増えてきた時、車を持ちたいと言う人が少なくなるのではないか。行政で予算を出してやれば良いと思う。

(つくば市、40才、男)

●つくばを愛するパネラーの方々の討議であったので、今後に夢が繋がったシンポジウムであったと思います。テーマが大きいために、短時間でまとめることは難しかったと思いますが、黒川先生がある程度の方向性を出していただいたので大変良かったです。

“車社会のつくば”という意見が多かったが、20年先も同じかどうか、考えてみてはと思います。

渋滞が始まってからでは都市づくりは無理と思います。車と公共交通機関も利用できる新しい街づくりが必要だと思います。

(つくば市、43才、男)

●ダラダラとパネラーに話をさせないで、司会は簡潔に話を進めさせて欲しかった。(前半)

もっとどんどん質問、意見がでると良かった。

あまりにも地域格差がありすぎきる。

中央に便利な施設があっても、周辺のお年より、子供は全然利用できない。

市内どこから乗っても同じ料金という循環バスを網目のようにはらせてほしい。

(つくば市、33才、女)

●問題点は皆共通に認識しているのだが、その実行はなかなか難しそうだ。林先生の域内の通行と通過の車が分けられる努力は早速実現して欲しい。

地下駐車場も大いに期待しています。

つくばの中心部に於いてはバス網も可成り整備されているが通勤、通学時間帯外にはまばらである上、ちょっとその範囲を出ると全くと言って良い程不整備である。マイホームを建てても子供の通学にも困難を従う様では困る。公的援助金(補助金)を入れて少しでも安く「薄利多売」の精神を入れて運行して欲しい。15年前騒音、公害の無い静かな研究環境を与えると事事で来た筑波で東京以上の騒音に悩まされているのは皮肉な事です。

ペデに車を入れる事は反対。ペデがペデで無くなる。ファッションブルな店がペデに面して出口があるように使ったら如向なものでしょう。

(つくば市、48才、女)

●私有財としての車を中心部からなくす(寺尾先生のお話)大変よいと思います。大賛成です。

それぞれの先生方のいろんな立場からの提言楽しく有意義に聞かせていただきました。

アルスの駐車場のお話納得いたしました。住民にその主旨をよく伝えて欲しいと思います。

現在のつくばでは、車がわがもの顔でまかり通りすぎていると思う。もっと公共手段を考えて欲しいと思う。

車を利用する人、自転車を利用する人達のマナーも悪く思われる、個人の自覚も必要であるが積極的に何らかの指導を(具体的に学校で、公民館で)してほしい。

(つくば市、52才、女)

●まだ焦点が絞り切れていない感じがするが第1回目としては、楽しく聞かせて頂きました。

人間1人のお値段はいくら?

交通安全対策への投資額の意味で

茨城県 or つくば市の住民だけでも決めて対策できたらと思います。

(つくば市、43才、男)

●市長のお話を聞いて、私達の声をとりあげて考えていることがわかりました。早く実際に行って頂きたいと思います。

大人だけが住みやすいと言うことでなく、子供、老人も楽しく住みやすい所でなければいけないと思います。

S・50年からつくばに住んでおります。その頃から比べると、とても良くなってきておりますが、小さい子供、老人には少し不便です。

自家用車がなければ移動できないということは、10年前からかわっていないと思います。だれもが利用できる「のりもの」を早く作って頂きたいと思います。

(つくば市、38才、女)

●このシンポジウムに適當である方々のディスカッションであり、興味が深かった。「車社会であるつくば」ということを生かしたよい街づくりができれば良いと思う。うまくペDESTRIANをつかったopen spaceづくりができたら楽しい街になるのでは・・・

(つくば市、22才、女)

●ペDESTリアンの話はおもしろいと思った。

ぜひうまく活用しておもしろい魅力なる空間をつくるとともに重要な幹線として使用すべきだ。

自家用車とバスの役割分担は難しい問題でしょう。

(つくば市、21才、男)

●つくば都市部にバスの環状線をつくる。

常磐新線の早期着工。

(つくば市、23才、男)

●つくばの交通は主として自動車交通が中心を占めているが、人口数10万を抱える都市では特例といえるだろう。他都市と比較するならば、都市内に公共的交通手段、つまりバス、鉄道網が充実してない、ネットワーク化されていないのである。従って様々な問題が生じるのである。交通手段を一本化するのは非常に危険であることはもとより、そういった交通システムを作ってしまうと都市開発も失敗に終る。大切なのはバランスのとれた交通手段を幅広く取り入れ、自動車交通に頼ることなく多角的に進めて行くべきとだろう。都市の基盤となるのと人間と社会環境なのである。

(つくば市、22才、男)

●様々な方面の人々の考え方を聞け有意義ものだったと思う。
もう少しそれぞれのパネラーの方々のつっこんだ意見交換を聞きたかったと思う。つくばの交通問題は根深いものがあり、常磐新線ができるまでの間にいかに交通体制を整備できるかが今後の重大な課題だと思う。

走りやすい筑波の道をもっと走りにくくしては・・・（暴走運転を早くなくしていきたい）

（つくば市、21才、男）

●交通事故対策では全国で例を見ない街づくりをしてもらいたい。

駐車場は地価の安い時に確保すべきである（道路も含む）
各施設を造る場合は、まず駐車場を確保出来なければ作らない事、つくば市の外回りに大駐車場を作り駐車場から市内には別の輸送対策を考える。

市内中心はマイカー乗り入れは禁止する。

（土浦市、46才、男）

●時間が少なく、パネリストからの意見が不十分であった。
専門家だけでなく、門外（素人）のパネリストをもっと加えた方が議論が活発になるのでは？

つくばの状況を良く理解していないのでなんとも言えない。

すでに違法駐車が増え問題になっている事を知り、驚いている。

(松戸市、33才、男)

●「つくばの交通問題を考える」シンポジウムは興味深いものであった。今後よりよいつくば市にしていくために行政、住民等皆で考えていく問題であると思います。つくば市への鉄道からのアクセス(バス)については非常に不便である。

中心地区において、路上駐車が多数。

(つくば市、40才、男)

●つくばは、新しいこれからの街であるから今迄の日本(世界も含めて)の都市の失敗例をふまえて、交通体系を考えて欲しい。

現在マイカーを使っている現役の住民も、いつの日かマイカーでの生活が不可能になることもある。高年齢化、病気、けが、交通弱者にはいつでもなる可能性があることを考慮した上で、対策を立てて欲しい。

(つくば市、57才、女)

●つくば在住の者とつくばへ通勤する者とより、交通事情は異なると思われる。若干、両方が混在した形での内容となったような気がする。しかしながら、つくばが交通問題に当面何らか

の対策を打つ必要があることは事実であり、交通事故等身近な問題が話された。引き続き回を増やして欲しい。

JR中心地までの交通機関が不便ではないか。

受益者負担制の導入を考えた交通整備が出来ないものかどうか。マイカーはいずれ限界が来ると思われる。

(つくば市、50才、男)

●普通“交通問題”というと交通事故や渋滞問題が出そうだが、つくばの場合まだ大きな問題として取り扱われていないのは“らしい”といえらしい感じがした。

常磐新線開通まで少なくとも10年、新都市交通システムがまだ具体化していない現在では、今後つくばが車社会として発達するのはまず間違いない。駐車スペースを確保し、交通渋滞を妨ぐためには広い土地が必要であり、グレーターつくば構想の下100万都市圏となるためには、道路計画の整備された広いツクバ圏が必要なのではないだろうか？ 現状の計画より広い土地利用が大切だと思う。これが逆に車社会化を助長するかもしれないが。交通弱者（今回の場合は移動力の弱い人だと思うが）には福祉バス利用（循環バスは作ってもいいと思う）や、ペデでの徒歩、自転車利用しかないのではないだろうか？

私は土浦や荒川沖ぐらいなら自転車で平気で行く人間なので、多少割り引いて考えてもらいたいが。センター付近に駐車場ス

ペースはもうないのだろうか？

新線が来た時の車両の増加にどう対応するのか？もっと高層駐車場つくりなさい！

(つくば市、22才、男)

●市の中心市街地に来る旧集落の老人等が気軽に来れる交通網と駐車場の確保か案内看板の作成。

つくばには交通の便が悪いので、モノレールみたいな交通体系又は駐車場を作る。

(つくば市、54才、男)

●軌道交通機関の遅れで自動車がないとつくばでは生活できない現況を生み出している。当初計画での軌道交通（鉄道or新交通システム）の整備が必要であったかに思う。しかし現時点においては更に車（自動車）が主な構造となっているので早期に常磐線土浦駅or荒川沖駅の最寄駅からの新支通システムの導入が不可欠、都市内とについても専用のバスシステム等考える必要がある。マストラの整備。

(つくば市、35才、男)

●街灯が少なく暗い。

交差点の見通しが悪く事故の原因となっている。

(つくば市、22才、男)

●交通問題に関する様々意見、対策を聞くことができて大変参考となった。

マイカーにたよらなければ生活できないこのつくば市では駐車場の確保が最大の課題である。

例えばアルスが開館したが、館の前は違法駐車で付近の市民から苦情がある。したがって建物を建築する段階で対策を構すべきと思う。

(つくば市、45才、男)

●現在のつくばの交通手段は大部分が自家用車である。人口14万以上であり国際都市“つくば”といわれながら鉄道もなく、バス路線も研究地区を除くと整備されておらず本数も少ない。そのため、2000年に常磐新線が開通するがこれを、中心として特に交通弱者を考慮した交通体系をしっかりと計画をたて整備して欲しい。

また、道路の整備状況も年々良くなり片側2～3線の道路も多い。そのため、スピードの出しすぎ、無理な追い越し等により事故が多い。

さらに車社会のつくばにあって、駐車場ますます足らなくなっている。研学地区等では、路上駐車が多く事故の原因にもなって危険なので対策を考えて欲しい。

(つくば市、28才、男)

●パネリストが多方面にわたっており、行政から一主婦にいたるまでの様々な意見を聞くことが出来て良かった。

ただ、正味、二時間の中では、パネリスト7名では多すぎる感もある。もっと突っ込んだ意見も聞けたかも知れないと思う。

(つくば市、33才、男)

●非常に有意義であったと思う。

何回でもやった方が良い。

本都市はマイカー無くして生活はできないと思うが、すべての人が車を所有しているとは限らないので、土肥先生の提言の様なペデにミニ軌道車でも考える。実施する事ができれば交通弱者、老人、子供を含めて将来非常に助かると思う。

(千葉市、58才、男)

●「グレーターつくば計画」についての県のPRや「関係機関と協力して・・・」といった行政側の声や、交通問題についての一般論を聞きにきたのではない！

会の冒頭から、もっと具体的につくばでの問題点を指摘しあって、パネリストと会場で議論しなくては意味がない。

(つくば市、28才、男)

●とりあえず問題提議というところではないでしょうか。
マイクロホン、スライドの使い方は改善するべきでしょう。

One for All: All for One

(つくば市、22才、男)

●パネリスト各人の意見が長すぎる。

質疑応答からディスカッションをもりあげるやり方もよいのでは？

常磐新線の具体化に伴い、人口が増え、交通問題がさらに進んでくると思います。

現在あらゆる公共施設、商業施設、遊戯施設が中心部に集中していると思います。

この広いつくばの土地で周辺への施設の移動による中心地区への集中化を軽減する開発計画を考えるべきだと思う。

(つくば市、30才、男)

●一カ所に都市を作って欲しい。

高速バスを綾瀬に止める。

●正面の図の投影がみにくい。

少々冷房がききすぎる。

内容は興味深く、面白かったです。

アパート新築に駐車場設置の義務づけ、今あるアパートには駐

車場確保の指導。

自動車が走りやすいよう、道路、歩道間の段差を見直す。

雨の後に大きな水溜まりになる車道のへこみのチェックと補修。

多すぎる自動車の盗難に対して警察の何らかの対策を。

なぜ公務員住宅（団地）には住民分しか駐車場がないか。

明るい夜道の確保（街灯の設置を増やす）

新庁舎には十分な駐車場を。又新庁舎への職員の通勤、利用者によって周辺の道路の混雑はないか。

アルスには北1駐車場も使えると思う。北1はもっと奥から中央公園へ抜けやすくするべきだ。東京への交通の改善は当然、住民の増加につながり、住宅地の地価が上がるのが考えられるが この対策は？

（つくば市、21才、女）

●参加者も多く、意義があった。

もっと住民代表、各工業団地の代表等を加えて行って欲しい。道路、歩道等、交通環境は、他になく良い環境にある。しかし休日等は駐車場等の問題が出ている。この良い環境のうちに総合的な交通体系づくりをしなくてはならないと思う。

住居、団地等はできるだけ分散していく、中心部への集中を防ぐ。

（土浦市、46才、男）

●パネラー1人1人の主張がはっきりしていて分かり易く参考になった。行政サイドからの援助ももっと必要ではないか。

(土浦市、31才、男)

●前半の問題提起よりも、後半のフリートキングの方が面白かった。

田舎の中に浮いている都市「つくば」での交通問題は、地区内の問題を優先すべきではないか。

周辺も含めてとらえるのか、はっきり分ける事が必要と思う。同じメンバーで何回もやって欲しい。

「初めに自家用ありき」の都市づくりの中で、交通問題への取り組みが遅れていると思う。

(水戸市、40才、男)

●おもしろい企画であったと思います。

ただテーマが大きい(広い)すぎて総花的にならざる得なかったと思います。

今後第2歩、第3歩としてブレークダウンした企画も考えて欲しいと思います。

ペDESTリアンの有効活用という話が出ましたので、とてもいいアイデアと思いますので具体化に向けて進めて欲しいと思います。

(つくば市、37才、男)

●つくば研学都市は、マイカー依存した都市づくりを体系的にしてきたためマイカーを対象とする駐車場は都市に比べずばぬけて恵まれていると言える。

県内のバス交通の状況はマイカーの影響で45年以降衰退の一途をたどっている。

実践を含めた対策を考えて欲しい。

バスはもはや福祉の問題という指摘はバス業者サイドに立った考え方で承知したい。

(土浦市、58才、男)

●パネラーのもう少し現実性のある意見を希望します。

全体的に具体性に欠ける。

将来的に車、特にマイカーを何らかの形で規制しなければ、つくばの街が成り立っていかなくなるのではないか。

特に交通事故等について。

(牛久市、44才、男)

●面白かった。

交通問題のシンポであるので、交通関係者(バス会社)の参加もして欲しかった。

次回はそうして欲しい。

バスの交通網を整備するにも、バス会社の採策性が一番問題と

なると思う。現在つくばで運行している会社は3社であるが、2社は路線が1本つづなので実質1社である。この1社にだけにたよるには会社の負担が大変になるだけである。そこで公共機関のバス交通が必要となる。しかし市には運行管理のノウハウがないので、市とバス会社で第3セクターとして会社をつくり市が金を出し、バス交通網を計画し運行管理は現在の会社に任せてはどうか。

ペDESTリアンが生かされないのは、今のペデが住宅地（並木、松代）から離れているからであると思う。

（つくば市、36才、男）

●意義ある会合でした。参加者の中で会場前の公務員住宅入口に駐車違反をしている状態を考えますと誠に残念です。

つくば市には立派な施設も各支所毎にあります。

場所を変えて開催することも一考かと思えます。

全般的に考える時、昨年8月下旬つくば市当局の総合計画、立案に伴い、広く国、民間施設担当者の意見聴取の上、計画、立案を作成する旨、公約されました。

充分この様な会を重ね、急ぐことはない、総合集約にされ未来に立派な都市建設を願う次第です。幸い行政側から市長も出席されて居ります。当地区内の交通事情を充分考え明るく楽しい街として下さい。

（つくば市、72才、男）

●多くの人々に関心をもたれるテーマであり、もっと大きな会場で、もっと長い時間をとってのシンポジウムとされた方がよかったのではないか。

つくばには、数多くの研究、教育機関があり、多くの来訪者が“つくば研究学園都市”に期待しながらやってくるが、つくばセンタービルからのアクセスが非常に悪い

住民のためにも来訪者のためにもデマンドバスのような足の確保が必要と思う。

研究教育施設の方でも財源負担すべき。ペデ空間の活用は特色ある街づくりには不可欠のものと思われる。都市地区のペデ空間をつくばのシンボル空間としてみたい。

(水戸市、43才、男)

●大変、面白い議論であった。

交通規制の立場（警察）の意見があれば良く理解できたと思う。鉄道のない都市である現在、土浦もしくは荒川沖駅からのバスを頻繁に運行するようにすれば、都市の活性化や便利になるであろう。

各SCは独自もしくは共同でショッピングバスを運行させる。

〔奈良市ではデパートやSC（大小とわず）で運行させている。〕

(つくば市、34才、男)

●いろいろな分野からの人たちがそれぞれの視点に立って話されており、非常に興味深く聞いておりましたが、林氏の空港建設の話には、とても驚かされたました。又、世界各国を住んでられた藤岡氏の話は私達の考え、見方とは少し違ったもので新しく考え直していくべきだと感じました。

只、少し不満があるのは、パネルディスカッションであるので、もう少しうまくパネルを使う方が良かったのではないかと思います。

域間交通に関しては、常磐新線、圏央道とビッグプロジェクトがありますが、ここでは身近な域内交通について述べさせてもらうと、やはり“交通事故”の問題です。通過交通の対策もあるが構造上の問題点もあると思います。たとえば土浦学園線における坂を登った後にある無用な分離帯の切れ目で、まれに、転回しようとする車があるが、気がついた時には、すでに遅く、よく事故につながっています。よく事故が起こる所にはしっかりとした対策をたてることをお願いします。

(土浦市、24才、男)

●交通問題についての色々な意見が出て大変参考になりました。特に土肥先生の意見貴重だと思います。

このようなシンポジウム、もっと数を重ねて欲しいと思います。

つくばに15年余り住んでいますが、車で通ると交差点に特徴がなく分かりにくいと思います。サイン等の整備が必要だと思います。

市内バス網、路線を増設して、バス主体の交通にすべきだと思う。

(つくば市、58才、男)

●進歩的な意見ですが、今後具体化する調査研究会を希望する。つくば市で買い物、情報収集等が出来る街づくりに出来れば交通問題も解決すると思います。

(土浦市、51才、男)

●市長の地下駅のお話は賛成です。

〔警察へ〕暴走族の空ぶかしにはまいている。深夜の騒音行為を取り締まって欲しい。

〔都市交通センターへ〕一戸当たり3台保有が日本の平均普及率となっている。2台目以降は、集約的駐車場で収容すべきだ。1台当たり、1万円は常識的出費だろう。屋根付1万5千円ぐらいで立体駐車場を整備して欲しい。車社会型街づくりの理想の形を実現して欲しい。

〔つくば市へ〕緑がうっそうと繁り昼も光をさえぎり夜は街灯も少なくて怖い。夜も女、子供があるける様にして欲しい。

〔JRへ〕高速バスの増便をして欲しい。

(つくば市、46才、男)

●大変ためになった。

駐車を沢山作って、新交通システムを導入し、新線を早期に開通させ明るく住み良い素敵なつくば市にしましょう。

でも、本当は深刻なのは研究学園都市だけでは、周辺は何も不便に感じてないよ！

(つくば市、40才、男)

●前段のパネリストの意見の部分の時間が多かった。

常磐新線の新駅を中心として公共機関を考える必要はあるが、時間的にはだいぶ先になるので、まず、市役所の新庁舎がセンター地区に決まりそうなので、現在あるつくばセンター交通広場を中心とした公共交通機関（バスなど）の総合的なプランを早急に立てるべきである。

(つくば市、37才、男)

●大変、有意義です。

又、開催して頂きたいと思います。将来の100万都市になる時点で、日本で最も進んだ自動車交通都市を計画して頂きたいと思います。

(川崎市、55才、男)

●理想と現実（便利さ・わがまま）はなかなかうまく行かないと思う。車社会の便利さを、どこまで規制していけるかどうか（法的に or 市民意識レベルで）

つくばをどういう町にしたいか、住民の根底での意識教育が、又、それを取り上げる為政者の心次第が一番大切。

ムードで「よさそう」は危険と思う

広い討議が今後もさらに発展し、続けられるように期待する。

近日、緑によるNO₂、CO₂ 解決の問題が新聞に載っていたが、今までは緑の多いつくば市も交通機関が 充実するにつれ、ビル等も建ち緑が減っていくのではないかという不安がつきまとう。

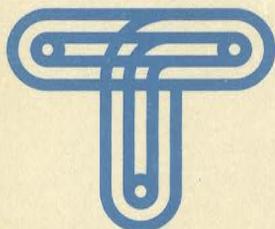
道路の約2倍以上の緑地を道路の周囲にとっていく勇氣と金力はあるのだろうか。東京の失敗をつくばにもってきて欲しくないと思っている。

（牛久市、38才、女）

シンポジウム
つくばの交通問題を考える

TUTC Library — 1

-
- ————— 平成2年11月30日発行
 - 発行人 ————— 浅谷 陽治
 - 発行所 ————— 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>