



Tsukuba Urban
Transportation Center

TUTC Library—11

平成 6 年 10 月

●座談会

つくば南1駐車場をめぐって



Tsukuba Urban
Transportation Center

平成6年10月

●座談会

つくば南1駐車場をめぐって







つくば南1駐車場を東側から望む



オープンプロムナード



東側より、南1駐車場を望む、中央三井ビル、右クレオ、手前大清水公園



車室(夜景)

トヨタショールーム入口



駐車場出口(夜景)

座談会—1 つくば南1駐車場をめぐって――



土肥博至



伊東豊雄



井口百合香



浅谷陽治(司会)

敬称略

座談会—2 つくばセンター地区の駐車場――



南條道昌



田中久幸



浅谷陽治(司会)



松本敏行



谷口 守

敬称略

はじめに



財団法人つくば都市交通センターは、つくば南1駐車場を建設し、去る平成6年4月、供用開始しました。財団は、今後も、市街化の進捗に応じて順次暫定駐車場を廃止しながら、立体駐車場の建設を進める計画です。このセンターの立駐化の第一歩としての南1駐車場のオープンを機に関係された方々にお集まりいただき、2つの座談会を開催しました。座談会のほかに、設計者である伊東豊雄氏と設計スタッフの富永謙氏が「新建築」1994年6月号に発表された文章も併せて、小冊子としてまとめることとしました。

1. 座談会ー1 「つくば南1駐車場をめぐって」

設計者伊東豊雄氏を囲んで筑波大学の土肥教授、暮らしの企画舎の井口さんと財団の浅谷の4人で、設計の考え方を中心として話し合ったものです。

2. 座談会ー2 「つくばセンター地区の駐車場計画について」

つくばのセンター計画に携った、住宅・都市整備公団の田中久幸氏、筑波大学の谷口守氏、都市計画設計研究所の南條道昌氏、日本都市総合研究所の松本敏行氏の各氏と財団の浅谷で、センターの土地利用計画と交通計画、駐車場計画のあり方、現在に至る経緯、これからの中長期展望について話し合ったものです。

3. 「ベイ・エリアの風景から——ふたつのプロジェクトをめぐって ——」伊東豊雄氏

伊東豊雄氏が最近設計された、「養護老人ホーム八代市立保寿寮」

と「つくば南駐車場」について「新建築」1994年6月号に発表されたものを、新建築社の御承諾を得て転載いたしました。

4. 「南1駐車場の設計趣旨について」富永謙氏

同様に、設計の趣旨について、設計スタッフである富永氏が書かれたものを転載いたしました。

((財)つくば都市交通センター理事長 浅谷陽治)

目次

1. 座談会－1 「つくば南1駐車場をめぐって」	.....	3
2. 座談会－2 「つくばセンター地区の駐車場計画について」	.....	23
3. 「ペイ・エリアの風景から」 ——ふたつのプロジェクトをめぐって——	.....	75
4. 「つくば南1駐車場の設計趣旨について」	.....	89
5. 資 料	.....	93

座談会－1 つくば南1駐車場をめぐって

日 時 平成6年3月2日(水)

場 所 筑波第一ホテル

座談会出席者(発言順)

伊東 豊雄 (株)伊東豊雄建築設計事務所代表取締役
土肥 博至 筑波大学教授
井口百合香 暮しの企画舎
(司 会) 浅谷 陽治 (財)つくば都市交通センター理事長

浅 谷 私どもの財団、つくば都市交通センターができまして6年になります。最初の立体駐車場、つくば西駐車場は住宅・都市整備公団が設計、工事をして財団に引き継いだものです。今度、財団ができて初めて自前でつくば南1駐車場を建設することとなったわけです。駐車場建築は法規的な制約から、外装はある程度、むき出しになることとか、採算性の面からあまりコストをかけるわけにはいかないといった設計上の難しさがあります。そういった難しさを克服して、できるだけつくばのまちにふさわしい良い建築にしたいということで、伊東豊雄先生に設計をお願いしました。伊東先生は最初「これは大変だ」と思われたと思うんですけども、どういうお気持ちでお引き受けになったか、まずその辺のところからお話を下さい。

新しい駐車場建築

伊 東 私は以前に駐車場の建築は経験がありませんでしたし、700台を収容し、面積2万2,000平方メートルの建築は、相当大きなスケールの建物です。特に、まちに対してどういう表情を持つことができるか自分でも見当がつきませんで、最初にお話をいただいたときに「果たしてうまくできるだろうか」という心配のほうが先に立ちました。しかし、いざ、設計を始めると大変おもしろい建物なんです。つまり、通常の建築は人間がその中でさまざまに利用するので、どうしても情緒的な面といいますか、余計な感情的な部分が表現に出てきてしまうんですけども、駐車場は、いかに車を効率よくわかりやすく収容するかという機能的な条件だけを考えながら設計を進め

られるわけですから、とてもさわやかで、気持ちのいい建物になるように思われました。したがってまずそのような機能面だけを徹底的に追求してみようということで、財団と一緒にいろいろなプランを考えました。このくらいの規模の駐車場になると、両サイドにスパイナルの垂直通路があって、その間にパーキングスペースを置くケースが多いのですが、今回のプランでは、建物の外周に車路が回っている。そのようなプランニングをしたことによって両側にランプがつく形式に比較して2層分低くおさめることができました。できるだけ高さを抑えて、単純で明快な表情がそのまま外観にあらわれるよう、余分な情緒性が出てこないように配慮しました。

また、どうしても車だけがストックされている場所ですから、印象として暗い建物になりがちです。外から余り車を見せたくない、しかし建物の中を車が走るので壁にはできないという条件がありまして、どんなファサード、外側の表情をつくり出すかが大変重要なポイントになりました。

外壁には通常、ネットが張られることが多いんですけども、今回は基本的には縦横のルーバーを組み合わせて、そのルーバーも100メーター以上に及びますので、余り画一的な表情を持たないように、縦糸と横糸が織り合わされたタータンチェックのようなパターンが描かれるように工夫しました。

その他、1階からパーキングスペースになってしまふとどうしても通りを歩いていく時に退屈になりますので、車は3階以上に持ち上げて、1、2階を車のショールームとかオフィスのスペースにしました。これはむしろ財団の企画の問題でもあったわけです。

それから、1、2階の中央に、ペデストリアンの道路と反対側の車道とを貫くようなオープンモールをとっています。このビルを使わない人にとっても利用しやすい、市民に開かれた建築にしよう、といったような点が建物の大きな特徴かと思われます。

浅 谷 この建物の設計者を選定するにあたって、土肥さんにご相談したのですが、土肥さんも伊東さんをご推薦されたのですが、そのことについてお話をいただけませんか。

土 肥 最初にこの建築を伊東さんにぜひお願いしたいなと思った理由は二つあります。一つは、日本を代表する建築家の作品をぜひこのまちにつくっていきたいということです。特に都心部に関しては建築博物館的なまちになっていく、これはいいのか悪いのかわかりませんが、しょせん実験都市なんだからそういうまちづくりもいいんじゃないかと思います。磯崎さんを始めとして原さんとか、かなり多くの方の作品が既にあるわけですが、平均値からするとジェネレーションの高いほうが多いですから、若い建築家の方にということですが、また若いと不安がいっぱいあります、中堅の代表選手みたいな形で伊東さんが頭に浮びました。

もう一つは、これが駐車場だということで、駐車場建築に対する今までのイメージがどっちかというと暗くて重苦しかった、それをできるだけスマートに軽く見せてくれる、そういう力のある方にお願いしたい。そうなると伊東さんとか長谷川逸子さんとかいうふうに、つい我々は思うわけです。それからまた、内側と外側が判然と

しないというと語弊がありますが、どっちがどっちでもいいというような建物が伊東さんなら期待できるんじやないか。そういう意味もありまして、多分ご迷惑だろうとは思ったんですが、これはぜひ伊東さんにお願いできればと思った次第です。

単純で明快な都市空間

浅 谷 さっき私が言った「つくばらしい」というのは非常にあいまいな言葉ですけれども、センタービルができ、その周辺にクレオができ、図書館・美術館アルスができ、公団の事務所とか三井ビルとか、ようやくまちらしい雰囲気ができてきたんですけども、これに対して、人影が少ないとか、もうちょっと飲み屋街みたいなものが欲しいとか、いろいろな意見があります。しかし、これも都市ができていく一つの移り変わりの過程だという認識があって、それをどう徐々に変えていくかは、これから問題にもかかわることだと思っています。伊東さんは、今の割とゆったりしたつくばの都心部の環境に対して、殺風景な建築になりがちな駐車場をどうやっておさめるか、いろいろ考えられたと思いますが。

伊 東 私は今回の仕事をやらせていただくために、10年ぶりぐらいでつくばに参りました、10年前と変わっていることに大変びっくりしました。

一つは、緑が圧倒的に多くなった。どこの地方都市へ行っても、こんなにグリーンのあるまちはないだろうと思います。

それから、かなり新しい建物が多いのですが、それらが、とりわけ、つくばセンタービルなどが随分土地になじんできた、むしろなじみ過ぎているんじゃないかと思うぐらいに落ち着いた表情になっていることに驚きました。つくばの都市の特徴は何といってもそのスケール、街区が大きいですし、自然発生的に発展した都市と違って、すべてが計画的に、それもかなり短期間でつくられた都市ですから、車をベースにしたスケールでつくられている。

そういう新しくつくられた街区——例えば新宿の西口や、横浜のMM21、幕張ニュータウンなどに行くと、当初は非常に違和感を感じたんですけども、それがここ10年ぐらいで変わってきたような気がするんです。特に若い人の都市空間に対するスケール感が相当変わりつつあるんじゃないでしょうか。私も、チマチマしてにおいのするような都市よりは、もっとスカッと抜けているような都市のほうが気持ちがいいと思い始めました。

過去の日本の都市のようなヒューマンスケールにこだわらないで、単純で、明快さを持った建築の集合でつくられる都市空間は日本にもあり得るんじゃないかな、それらを結びつけてるのがグリーンではないかという気がしているんです。

浅 谷 井口さんと土肥先生に市民という立場もあわせて、関連してお話を。

井 口 今のお話を伺っていて、生意気なようですが、設計者の意図が本当に生きているんじゃないかなと感じました。大清水公園ご

しに、はじめてこの駐車場を見た時、「あっ、すっきりして、すてきな建物ができてうれしいな」と、パツと思ったんです。

あそこの場所が公園にはさまれている、そこを生かしたら今までにないような要素が街並に加わるんじゃないかなと感じました。今土肥先生がおっしゃったように、つくばのまちには建築博物館みたいに一つ一つはいろんな建物がある。それを緑でつなぐことができたら本当に楽しいまちになるんじゃないかなと思うんです。この建物の場合、ちょうどそのロケーションが、もちろん意図なさったことだと思うんですけども、モールから公園へ直接出でていける。モールと公園をどんなふうに結びつけるか、それをこれから工夫することがワクワクするほどおもしろいんじゃないかなと思うんです。

土 肥 私は、つくばセンタービルこそつくばのシンボリックな建築であって、それから後、建てられた建物は、センタービルとの関係の中である位置づけというか意味づけがなされるのかなと、実を言うとこの10年、ほとんどそういうふうに考えてきたんです。確かに私は名建築だとは思うんですけども、必ずしもあれがつくばを象徴する中心的なものかどうかということに関しては、先ほどもおっしゃられたように、ちょっとなじみ過ぎているというような……。あれができたときのインパクトが永続するわけではないんだということですね。もっと多角化するというんでしようか、そういう方向に進む第一歩になるんじゃないかという気が僕はちょっとしています。原さんの竹園西小学校のときもそれを若干期待していたんですが、あれは2階建ての面的に広がっているもので、そういう意味の一つ

の核になるかというと、それだけの強さがちょっと感じられなかつた。そういう意味で、マルチフォーカスの絵の展開の一つのきっかけかなと実は思っています。

センタービルの地位が下がるとかそういう意味じゃないんですけども、あれだけに頼ってもいられない段階にそろそろ来ている。本当はこれができ上がってからじっくり拝見して、そういうことは申し上げるべきだと思うんだけども、期待も込めて言うとそういう感じがするんです。

コルビュジエ型とミース型

伊 東 磯崎さんのセンタービルは真ん中にヨーロッパのような広場をつくろうとされていて、周りをかなり固めておられるわけですが、今回設計を始める前につくばのような都市を見たときに、囲まれたまちはできにくいいんじゃないかと思ったんです。藤森照信さんが、20世紀の建築家を大ざっぱにコルビュジエ型とミース型に分類しておられます。そういう言い方をするとミースのような建築——全部スツと抜けていって、その間がグリーンで埋まっていくような都市のほうがこのまちには合っているんじゃないかと、直観的に思いました。今回はたまたま駐車場のビルでしたから、できるだけ低層部分は閉じずに開いていくようなつくり方のほうがいいような気がしています。

浅 谷 つくばのセンターはオープンスペースがゆったりあって緑があつ

て、明るい太陽の日差しに映えるまちになっていくと思う。僕としては昼間だけの市民で、24時間市民じゃないものだから実感的にはちょっと違うのかもしれないけれども、今のセンターだと夜は全然人気がなくなる。他のニュータウン、例えば多摩のセンターもそうです。既成市街地のセンターは、見た目の乱雑さはあるものの、夜間でも温かい雰囲気がある。今後、この人工都市つくばのセンターを、何とかもう少し人間くさいものにできないかと考えています。

歩行者路の人通り

井 口 「吾妻まつり」というのがあって、そのときが、この辺では一番人出が多いのだそうですねけれども、ある人が「吾妻まつりのとき、ノバホールの前をぞろぞろ人が歩いていると、なかなかいい雰囲気なんだ」と言うんです。設計した人はそういう人通りも考えて設計したんじゃないかなと思います。今まででは、あの辺の感じが生きていないのかなという気がします。

ノバホールの石づくりの入り口の前を通るとき、いつも、ふと、何十年もたつたらここはどんなまちになるのかなと思うんです。どうしてそんなことが頭に浮かぶのか、考えてみたことがなかったのですが、先程の「なじみ過ぎている」というお話を聞いて、逆にいうと、あそこにつくばの歴史が刻まれはじめているからだと今思いました。あの一画が、つくば市民にとって、なつかしい場所になってきている。多分、子どもが小さい頃、あの広場で水遊びをしたとか、ノバホールで子どものおさらい会があったとか、設計した方の

思いとはかけはなれた方向からかもしだいのですが。

浅 谷 歩行者路を考えたタウンプランナーは、もっと人通りが常にあることをイメージしていた。これから徐々にそうなっていくと思うんですけどけれども、今の車社会という背景を前提に考えますと、なかなかこれは大変なことのような気がするんです。その辺をどうやって生かしていくかは、我々の大きな課題の一つのような気がします。

土 肥 最近、特にMOGができてから、クレオの前とかノバホールのわきとか、意外に人間が多いときがあるんですが、ふだんは少ないだけに大勢いるときが新鮮なんです。いつでもゾロゾロいればいいというものでは、むしろないんじゃないかな。

さつき理事長がおっしゃった、夜が寂しいという点について。これは確かに問題で、もうちょっとある種の都市機能の集積をしない限りは無理なんじゃないかなと思うんです。ただ、伊東さんが言わされたように、学生たちなんかを見ていると、決して我々のころの赤ちようちゃんとかそういう志向はないんです。結構あっけらかんと楽しむという楽しみ方を彼らは身につけてきている。今のところ、ウイークエンドにはもうちょっと人込みになるとか、そういう落差が欲しいなと思いますけれど、いつでもゾロゾロ渋谷のセンター街みたいにひとがいるというのは、つくばのイメージとは、つながらないような気がしますね。

伊 東 我々東京に住んでいると、あれぐらい人がいるのが当たり前だと

思っていますけれども、ヒューマンスケールでつくられた地方都市に行っても、なかなか人は歩いてないんですね。

浅 谷 最近そうですね。

伊 東 店の中に入ると、飲み屋なんかは人で充満しているんですけども、一步外へ出ると人通りがない。みんな車で動くからなんでしょうね。

浅 谷 つくばセンターに建てられる建物は、歩行者路側に面して正面があり、したがって道路側は裏になります。道路側から見ると、センタービルもそうですけれども、何となく閉ざされた空間になっています。普通我々は車で移動することが多いし、駐車場が街の第一印象になります。そういう視点から見ると、どうしても、それぞれの大きなブロックの冷たい表情が最初に出てくるんです。

重複するネットワーク

伊 東 非常にラフな言い方ですけれども、さっきの話にたとえると、パリがコルビジエ型の都市であるとすれば、ニューヨークはミース型のまちだと思うんです。ニューヨークを歩いていておもしろいのは、ビルの中を通り抜けて次のブロックへ抜けていきますよね。アトリウムの空間にそのビルの最大の工夫をしていて、滝があるとか、だれでも座れるような場所をつくっているとか。ニューヨークも冬は

非常に寒いですから、その中を通り抜けて昼休みの時間にほかのブロックへ移っていくわけです。

そういう空間がつくばでもできるとおもしろいんじゃないでしょうか。つまり、計画された街路網のような単一のシステムでできていると、どうしても退屈になってしまいます。そこにもう一つ自然発生的な別のネットワークがかぶさってくるような、言ってみれば、けもの道のように他人の敷地の間を抜けていけるような歩行者の通路をうまくつくっていくと、楽しいんじゃないかなという気がするのですが。

土 肥 センタービルの中も結構通り抜けに使ってますよね。もうちょっとそれを誘導するようなものがあれば、今おっしゃられたような流れができると思うんです。

さっきの、歩くかという話に関連して、今度の駐車場で僕が最初から疑問があったのは、建築の問題じゃなくて位置の問題で、ちょっと内側過ぎる、駐車場は紡錘形のセンターの外側に置きたいなと。そうするだけでも人の動きができてくる。そのかわり違法駐車もふえちゃうかもしれません。これはプリンシブルの問題だから、個別のよしあしの問題とは違うと思うんですけども。駐車場の経営側からすれば、できるだけ内側に近いほうが、たくさん停めてくれるからいいんでしょうけれども。

浅 谷 つくばは、まちの真ん中の目立つところに駐車場を置くようになっているんです。駐車場建築という特殊性からすると、まちの中で

中に車があるのがシバツとわかりますし、壁がないといいますか、スケスケの特殊な建築ですから非常に目立つ建築です。設計者はご苦労されたと思いますが、その辺はどういうふうにお考えになりましたか。

伊 東 今日はできるだけ存在を主張しないようつくったつもりですが、どうしてもあれだけのボリュームがありますから……

土 肥 収容台数にしてはガサを感じさせないですね。

浅 谷 最初の西駐車場は、3～4階の店舗でとり囲んで、駐車場が裏になるような工夫をしたのですが、今度の南1駐車場は1、2階部分を商業施設とオフィスにして、道路を歩く人から車が直接見えないようにしました。これからもあとまだ三つか四つ駐車場ビルを都心部につくらなきやいけないものですから、まちなみとどう調和させるかちょっと悩んでいるんです。

伊 東 私も、今回1、2階に何か別の機能を入れていく方法は正解じゃないかと思っています。

それと、6、7階の高さですと上から見下ろされるケースがこれから多くなる、つまり高いビルがたくさん建つでしょうから。そのときに上から見下ろした時の表情は意外に重要ですね。屋上にも車が止まるのですが、屋上に人工芝を敷き、少しグリーンの表情をつくろうかという検討を理事長としているところです。

上から見下ろしたときに、つくばの中心部は駐車場が多い。いわゆる平面の駐車場ですね。そちらのほうがむしろ気になるんです。駐車場として整備されている場所よりは、空地に車がとまっている場所をもう少し緑を多くするとか、芝とメッシュの組み合わせのような地表面にするとか、そういう工夫があると景観は随分変わってくると思うんです。

駐車場の一元管理・共同利用

浅 谷 つくばのセンターでは車社会に対応して、地域の活性化と良好な環境を形成するため、財団による一元管理の共同利用の駐車場を整備して各施設に効率的に使っていただくことにしています。財団としましては、安全、快適に車と共生するセンターづくりを目指しています。かなり大規模な駐車場となりますので、都市環境、都市景観の面からも、できるだけ積極的に新しい工夫や試みに挑戦していく所存です。今回も、そういう点での努力をいたしました。

土 肥 このシステムがなかったら、非常な混乱とムダがあったと思いますからね。

浅 谷 共同利用システムによる大量の駐車場があって、つくばのセンターがセンターになっているわけです。クレオに来るお客様の97%が車利用者ですから。

土 肥 一元的な供給・管理じゃなくて、それぞれの事業者にやらせたら、とても乱雑でどうしようもない状態になったと思います。

財団への期待

浅 谷 更にそれをうまく利用して、駐車場を回る巡回バスとか、あるいはもっと離れた駐車場からのバスを組み合わせるとか、道路の管制システムと組み合わせるとか、そういう可能性があると思います。

最後に、つくばは完全に車社会です。ふだんの日常生活と車社会の問題とか、都心部の交通のあり方の問題とか、財団に対する期待とか、一言ずつ皆さんにお話しいただいて締めたいと思いますので、よろしくお願いします。

井 口 バスターミナルに着いた人が先日、「ここがつくばなんだな、という感じがもっとあるといいね。誘導のサインなんかでそういう雰囲気がつくれるんじゃないかな」と言ったんですけども、せっかく駐車場が一元システムなわけですから、その駐車場を気持ちのいい場所にする工夫ができるわけですね。今おっしゃったように、緑を生かすとか、そういうことを考えていいけるといいんじゃないかなと。先程のお話ですが、屋上は人工芝なんですか。

伊 東 車が通過していく部分はなかなか人工芝は難しいんで、車室になる部分ですか、止まる部分は人工芝にしようとしているんです。

井 口 このごろ屋上にも本物の土とか芝とか緑が置けるようになってきましたよね。つくばには緑がたくさんあるんですけども、例えば体の不自由な方が公園を散歩するのって、段差や砂利道があつたりして、割と難しいんです。今度の市民交流センターは、かなり大きい屋上があるというのを聞いて、そういうところが、障害のある方でも、気楽に緑を楽しめる場所になるといいなと思いました。

土 肥 車社会というのは確かにまずい点もいっぱいあるんですけども、つくばの場合は、まずい点はある程度コントロールしながらも、車を生かした都市生活を正面から受けとめていく必要がある。車はよくない、よくないというだけの論では、このまちを考えていくことは難しいんじゃないかなと思うんです。アクティブに活動している人ほど車を有効に活用していると思いますし、そういう意味で、どうしても駐車場ビルみたいなものが不可欠だと思うんです。

ただ、できれば一番真ん中のところは歩いて楽しんでほしいという気持ちがあるので、収容力の大きな駐車場のレイアウトを考える必要がある。それを今理事長がおっしゃったように、巡回バスとかシャトルバスとかいうものでうまくリンクして……。これは駐車場案内システムとも関係すると思いますが。

最近、車は結構離れたところにとめて、そこからバスで目的地まで行くということにだんだん抵抗がなくなってきたつたあると思います。昔は「そんなバカな」という感じが非常に強くありましたけれども、あちらこちらでそういうケースが増えていることもあって、車をフルに生かしながら、かつ、あのまちの真ん中に行けば人間的

な楽しみ方ができるという、それをを目指していくんじゃないかなと私は思っています。

今、井口さんから交通ターミナルの話も出ましたけれども、たまたまきのう、別の目的で写真を撮って歩いていて、外から見ると結構すばらしいんです。足元がパッと緑で固まっていて、それに軽い屋根が乗っていて。だけど、確かに中へ着いてバスからおろされたという状況を考えると、非常に不親切だと思います。外から来る人にとっては、まずあそこで「つくばに来た」という状況が生まれているんですが、それが環境的に実感できないというか……。1階と2階の関係を、あそこでうまくさばいてやらないといけないんですが。そんなにお金をかけなくてもデザインできるような気がしますけれどね。

浅 谷 とにかく高速バスとか車でターミナルなり駐車場に来て、そこがつくばの第一印象なものですから、私のところの使命は重要な気がするんです。

土 肥 普通のまちだったら駅に着いたという意味があるわけですから。

伊 東 トランスポーテーションの空間は、道路もパーキングの場所も、手段であって目的の場所ではないのですが、しかし不可欠なスペースです。本当はない方がいいといったネガティブな空間をポジティブに変えるためには、公園が一体になっているとか、何か別の機能と一体にしていかないとなかなか楽しい空間にはならないだろうと

思われます。さっき井口さんがおっしゃっておられたように、屋上なんかは車を止めないで公園にしてしまうとか。今回は車の出入りとの関係があって、ランプの下がうまく使えなかったのですが、あの周辺は割りあいゆったりした場所で、もう少しうまく車路の下を計画すればパブリックに供するようなスペースとしても利用できる気がします。そういう公共的空間とセットにすることで、大分イメージが変わるんじゃないでしょうか。

浅 谷 どうもありがとうございました。先ほどもちょっと触れましたが、私どもの財団が今やっていることも、先ほどのターミナルの話も含めまして改善すべき点もあります。我々としては交通、あるいは、極端に言えば駐車場がつくばのまちをつくっているという意識でやっておりますので、今後とも皆さんのご指導をよろしくお願いしたいと思います。

どうもありがとうございました。

座談会-2 つくばセンター地区の駐車場

日 時 平成6年7月5日(火)

場 所 内幸町飯野ビル内キャッスル

座談会出席者(発言順)
田中 久幸 住宅・都市整備公団
南條 道昌 都市計画設計研究所
谷口 守 筑波大学
松本 敏行 日本都市総合研究所
(司 会) 浅谷 陽治 (財)つくば都市交通センター

駐車場一元管理・共同利用システム

浅 谷 財団法人・つくば都市交通センターができて6年になりました。最初の立体駐車場である西駐車場は、住宅・都市整備公団がつくりて財団に譲渡したものですが、今度の第2立体駐車場（つくば南1駐車場）は、財団が自ら資金手当てをして企画・設計・管理し建設したものです。

これから財団が担っていくべきわめて重要な役割のひとつに、平面駐車場を立体化していくという仕事がございます。財団設立時には最終的には立体駐車場4300台という目標でしたが、最近、センターの計画の見直しがあって、共同利用駐車場1万台という案が浮上しています。したがって、まだ具体的になっていませんが、財団が管理・運営する駐車場の最終目標は4300台から1万台の間になるはずです。

今回、南駐車場ができたのを機に、つくば交通センターの計画に直接、間接にご指導、ご協力いただいている方々にお話を聞かせていただいて、これから財団の指針、方向性を探っていきたいと思っています。

最初に共同利用駐車場について少しご説明させていただきますが、これは昭和60年の3月に公団が多摩ニュータウンのセンターをケーススタディとして、「大規模ニュータウンにおける駐車場整備に関する調査研究委員会」（新谷委員長）を設置、それが共同利用の駐車場を公団が多摩とつくばでやるという、そのベースになったレポート

なんですが、それによりますと「共同利用駐車場」とは「センター地区における複数の施設から発生する駐車需要に対応するため、センター地区全体として一元管理される一般公共の用に供する路外駐車場」というふうに定義されています。

その説明としては、第一に利用者を特定しない一般公共の用に供する駐車場であるということ。2番目に、特定の、デパートならデパートだけの駐車場ということではなくて、複数の施設から発生する需要に対応することを本来の目的にすること。3番目に利用者のサービス、駐車場経営の観点から、全体として一元管理するということです。

いずれにしても理念としては、車と両立するといいますか、車を否定しない、できるだけ車が使いやすいセンターを目指していると思います。

そのために、既成の市街地にあるような駐車場の不足、あるいは駐車場をつくることによって、別の問題を引き起こすというようなことを最小限に留めて、計画的に、できるだけ十分な量の駐車場を確保する。そのために一元管理をし、共同利用をする。建物に付随する駐車場あるいは建物の中にビルトインされた駐車場と違って、ある程度の距離は——いくつかの施設で共用して使うわけですから、多少の歩行距離は出てしまうわけですが、それはできるだけ少なくて、皆で使って、いろんな施設の駐車需要の多い時と少ない時は、お互いに補完しあって、できるだけ効率のいい駐車場にしようというのがミソだろうと思います。

それで、経営的には駐車場というのはそもそも厳しいものがあり

ますが、もうひとつは、公共施設と同様、都市基盤の一環として整備するという公共性、公益性の立場に立って、低廉で、広く皆さんに公平に安定的にサービスする。それには、駐車場をほかの用途にしたほうが収益が上がるから、駐車場を潰そうということは原則としてはしない。恒久的な施設にするという建前から、都市計画上の公共駐車場としての認知を受けた上で、公団が支援をして整備をしていく。あるいは公団の外郭団体である財団が整備していくということになっているわけです。

少し長くなりましたが、一元管理・共同利用駐車場の説明をさせていただきました。最初に駐車場の一元管理・共同利用システムが今後成功するか、そのためにはどうすればよいかという点についてお話をいただきたいと思います。

近くの駐車場に停めたがる

田 中 いまご説明がありましたが、個別に駐車場を整備するというやり方では、全体の需要に対応できないだろうと。それから、これもいまおっしゃったように、公平に利用できるといいますか、そういうところも保証されない。さらに料金も非常にバラバラになるといったようなこと。自由に個別の企業性に任せたとすると、最終的には全体の需要に対応できないということがあって、街中に車が溢れるということになりますので、それを事前に防ごうということでやっているわけです。

けれども、やってみると、一元管理——元管理というのは全体

をある一人の主体がつくって管理するというふうにダイレクトには結びつかないわけで、つくる人はいろいろいると。しかし、管理は一体的にやりましょうということで、一元管理と言っているわけですが、いずれにしても共同利用に供するというシステムをとったわけです。

現在、問題点を先に言ってしましますと、まず自分の目的地に近いところの駐車場を利用しようということにシフトしますので——結果的にシフトしていくまして——自分の行きたい目的地に一番近い駐車場、かつ利用しやすい駐車場。利用しやすいというのは、車を出し入れしやすいということです。この二つの点で、そこに集中する。で、一元管理をして全体を平均的に使って、街に渋滞が起こらないように、あるいは道路空間をできるだけ長時間占有しないよう¹にということでやっているにもかかわらず、その点が解消されていない。これが、われわれがいま感じている最大のものというか、一番最初に挙げるべき問題点かなと思います。

せっかく共同利用駐車場を計画的に配置したつもりで、あるタイミングをみて建設しているにもかかわらず、一番利用しやすいところに集中してしまう。その結果、その駐車場の周りに車が増えてしまうということになっておりまして、共同利用であり、かつ一元管理であるんですが、どうもうまく管理できていないという問題があります。

それは、たぶんその次に出てくる問題と関連するんですが、もう少し案内システムをしっかりすればうまく行くんではないかということで、多摩ではそれでやってきたし、つくばでもそれでやろうと

しているわけですが、私も一人の利用者として言わせていただきますと、案内システムについては、いま二つ問題があります。一つは分かりにくいということがあります。表示の仕方が悪いのか、表示の仕方だけなのかどうかよくわかりませんが、非常に分かりにくい。どこが空いているかということが、非常に習熟しないと分からないという問題点がひとつあります。

それから、習熟して分かっても、やはり遠いところには停めたくない。歩く距離ができるだけ短くしたい。そこで選択が二つあって、並んで待つか、あるいはもう1回出直すかという選択をする。ですから、結局、一元管理の共同利用の駐車場があって、案内システムがあっても、うまく平均的に機能していないということになっている。

そこで案内システムがうまく行けばいいかということですが、必ずしもそうではなくて、歩く距離ができるだけ短くしたいという欲求にどうやって応えるか。あるいはそれを強制的にどうやって歩かせるか。このところがちょっと解けない、というのが現状かなと思います。

例えば料金システムで、非常に使われやすいところは高くしてしまう、使われにくいところは安くしてしまう、という料金抵抗を導入するというような、何かの仕掛けをしないと平均的に使われないのでないか。せっかく需要に対応した4000台なら4000台を供給しても、実際に使われているのは1000台か1500台が繰り返し繰り返し使われていて、あの2000台は遊んでいると。こういうことになりかねないので、これをうまく使うシステムにしないといけないのか

なというのが、現在、私が感じている問題点です。

限定区域内新交通の提案

南 條 問題が何なのかをまだ掴みかねていたんですけど、ああそういうことだったのかと、分からせていただきました。

根本的に、一元管理とか計画的建設というものが抱える問題というのは、街づくりはある種の計画性というものを必要とするのですが、実際の運用面において、自由競争原理的なさまざまな工夫が働いて行くか、行かないかということによって、社会主義国家みたいな硬直化の悪弊に陥る、陥らないということが決まるので、自由競争論者は、おそらくそういった意味で一元的管理などをやる必要はないと考えるでしょう。

しかし、もうひとつの対立的な見解は、コンパクトな中心市街というものが本当にできるかどうかという点にある。つまり、そういう意味の自由競争原理のみに任せておいたら、非常に散漫な街しかできないのではないか。商業的土地利用は、ある特定需要者を得てしまえばいいですから、ロスアンゼルス・パターンのように次々に、その時3年間ぐら流行るというような駐車場付きショッピング・センターができる。短期間に元を取ってしまって、あとは経営的にはそこそこやっていればいいというような実態になる。それを次々に繰り返していくことになりますから、どこが街の芯だか分からぬという街づくりになる。

で、若干、つくばの街づくりも、計画の絵はともかく、方法から

見るとそういう街づくりだったんじやないか(笑い)、というのを反省はしているんですよ。ちょっとアメリカンタイプなんですね、やっぱり。その意味で考えると、街に限界をつくるというのかな、ここでおしまいという、そういうものは全然考えていませんね。それが問題の原因のひとつかもしれない。

ある時期にある限界というのをつくる工夫をしておいて、つまり中心市街がここまでだよという縁(へり)があって、さらにそれが満杯になってしまった時に、次にはこういう増殖の仕方をするよ、というような仕組みを何か考えておいたほうが良かったのかなという気がします。

というのは、ヨーロッパの街の旧市街という区域が、旧来の城壁とか、あるいはその後につくった森とか、そういうものでストンと終わりがあるんですね。そこから先は全然違うという世界があって、そういう中での移動をどうするかというふうに解くとすれば、かなり考えやすいんですね。

私は東京の西銀座地下駐車場の愛用者ですが、あの中で移動して使います。例えば銀座で会議をやるから、まずソニービルに近いほうに停めて、会議を終えて帰ってきて、今度は場内を移動してウエストでお菓子でも買って、それから一番新橋寄りに停めて、それで上に出て新橋駅の周辺で食事をして——というような行動をしているんですね。街の機能の利用と一元管理の駐車場との理想的な関係の一例です。

立駐形式だと、それぞれが独立体になってしまいますから、その間をまた車で移動するという問題が発生すると思うんです。それ

を解消するのに、さっきの限定性みたいなものがあれば、その中の区域について、新交通みたいなものの存在価値があるんだろうと思います。

例えば博覧会場では、これは絶対的な限定性がありますから、駐車場の問題というのはつねに出るんですが、そこからのバスで会場までの移動はなんとかなるんです。ところが、そこから先の行動で大体、人は疲れ切ってしまう。その時にみんな閉口するわけですね。

そういう場所での一番いい対応というのはなんだろか。新交通みたいなのを沖縄でやってみたけれど、やっぱり駅間間隔の問題があって、やはり疲れるんです。そんな場所には、ペデ・タクシーとでも言いましょうか、とにかく50円で乗せてくれる、手を挙げると停まってくれるというようなシステムがあれば、車を少し遠いところに停めたとしても、あとは全然苦にならないと思うんですね。で、タクシーと言ってしまうと、すぐ運輸省管轄の難しい話になってしまふんで、新しい形の運行者をどうつくっていくかというのは、ひとつ考えてみる価値がある。

そういうものがあれば、それぞれにつくった駐車場というのは、経営上の問題も楽になる。例えば中の土地利用そのものにポテンシャル上のアンバランスがあって、駐車場の利用が偏るとしても、ある工夫——料金の格差というような対抗市場原理をつくることが有効に働くのではないか。

駐車場が土地利用を拘束する

浅 谷 いまのお話で駐車場を施設ごとにつくる、あるいはいらない施設は駐車場をつくらないという、各施設ごとの裁量に任せるとするいうやり方から、駐車場だけを取り上げて、どこか数カ所に一元管理・共同利用駐車場をつくるということは、逆の側から言いますと、道路の付帯施設として駐車場を位置づけて、道路の延長上で駐車場の交通機能をつくりあげてしまう。したがって、土地利用は駐車場を中心として最適な土地利用を考えなさいと。つまり、今までの街と違って、自由さがある意味では拘束される。駐車場を一番使う土地利用、例えばデパートみたいなものは、駐車場の集中しているところにつくりなさい。あるいは逆に、駐車場の計画ではそういう土地利用を前提にしてある程度つくっておく。

途中の段階での調整なり修正は可能としても、ある程度、駐車場を考えながら土地利用を同時並行的に考えていくということにならざるをえない。そこまでやってもらわないと、あとあと困る問題が起きるという気がしますね。それでも二次的な、簡単に移動できる手段というのはありうるかもしれません。

広い領域で交通を考える

谷 口 つくば都市交通センターの理事長さんも東京に住んでおられるとということで、本日の出席者の中ではたぶん私が唯一、つくばの住人

ではないかと思います。このため本日は大学の研究者というより、むしろ、つくばの一住民という観点からお話をさせていただきたいと思います。

私は以前、車なしでは何もできないといわれるアメリカに1年間住んでいたんですが、そこでは車なしで頑張ったんです。ところが3年前、つくばに越してきました。つくばでは車なしには頑張れませんでした。理事長さんがおっしゃられるように、一元管理・共同利用というのは、とにかく車を使いやすいように、使いやすいようにという工夫がされています。私はセンターから1kmぐらいしか離れていない竹園というところに住んでいるんですが、もうセンター地区に行くのには必ず車に乗るようになってしまいました。これは都市交通センターの罠にはまってしまったようなのですが(笑い)、そういう意味でつくばセンターの駐車場一元管理というのは、駐車場利用者の利便性を高めることで成功しているなというのは、住民の一人として思います。

ところが先ほど田中さんがおっしゃられたように、駐車場に入る車が起こす渋滞がある特定のところで発生しているということも、住んでいて非常に感じます。とくに日曜日とか土曜日になりますと、つくばの中の一般交通を阻害する形で渋滞が発生しています。しかし、中心地から少し離れた駐車場は空いているところもあるわけで、万遍なく駐車場が利用されるようにするには、土地利用をある程度変えていかないとどうしようもないところがあります。

現在のつくばのセンター地区で、利用者にとって魅力のあるポイントがひとつしかないということが、効率的な一元管理システムを

行う上で、最大のネックになっていると思います。

一方、つくばの外から車でつくばへ買い物や遊びに来る人は、つくばの「領域」をセンター地区よりももっと広い範囲のイメージでとらえていると思います。そのもっと広い範囲というのは、土浦学園線とか東大通りなどの幹線道路沿いの地域まで含むものです。ここでは、先ほど話が出ましたロスアンゼルス・パターン型の土地利用が進み、実際に5年ぐらいで元が取れればいいやというファミリーレストランとか、それからトイザらスとかジョイフル本田などの車利用の顧客を第一に考えて広い駐車場を備えた企業が展開しています。つくばの市外や県北の人から見れば、つくばセンターの魅力に加え、このような幹線道路沿いにバラ立ちした大きな駐車場をもった商業施設が一体となって、つくば全体の魅力になっているといえます。

逆に言うと、このような競争条件の中で、つくばの中でセンター地区が生き残っていくためには、一元管理・共同利用システムをうまく活用していくしかないのではないかでしようか。センター地区より広い領域から見ると、そういう構造になっているのではないかと思います。

今後のことを考えると、常磐新線の駅がセンターへ入ってきます。その時には、つくばセンターの駐車場だけではなくて、例えばつくばに入るもう少し手前の常磐新線の駅の駐車場のつくり方をどう考えるのかということもセットにして、センターだけではなくて、もうちょっと広い範囲で駐車場をどうするかという議論も必要でしょう。例えばセンターへの通勤交通もありますので、そういうものも

一緒にどう考えていくのかということも含めて、土地利用が決まり、施設が立ち上がりてしまう前に、各交通機関の領域設定をうまく調整することができれば、よりよい展開が期待できるんじゃないかなと思うんですけれども。

浅 谷 松本さんには、財団ができてからセンターの駐車場問題について技術的にバックアップしていただいているが、そういうお立場も含めてお話しください。

共同利用システムは成功しなければならない

松 本 南條さんがグレータつくば計画とか華々しいことを言っておられる時(笑い)、私は地道につくばの駐車場整備基本計画というのを4本くらいやってきました。最初は57年でしたか、西立駐をつくる時で、ああいう都市の中に立体的な駐車場をつくるとすると、景観問題というんですか、どういう建物にしたらよいか答えよ、ということでお話をされたような感じだったんですね。

ところが、その話を少ししているうちに、公団の担当者の指示が、じつは、つくばの中心市街地全体の駐車場システムをどうするかという、基本計画みたいなものを前のほうで論じてもらわないと、ただ建物の話をしてもらって困るというふうに、いつのまにかすりかわって、そこでやおら、全体の需要予測をしなければいけないことになったわけです。

需要予測をするには、つくばの都心——紡錘形90ヘクタールの中

に商業・業務・文化施設その他がどういうふうに熟成していくと設定しているのか、与件を与えてもらう必要があるわけです。公団はとりあえず地域冷暖房などの計画を使った施設プログラムを与件として与えてくれて、私たちはそれに元単位をかけて需要予測をしていく。それで、ある場所の駐車場の需要はどれだけあるかというのがわかっていく。

そこで駐車場整備基本計画の考え方ですが、まず放っておくとどうなるかといいますと、施設ができると、必ず施設は自分のためにある量の駐車場を必要としますよね。しかし放っておくと、駐車場というのは収益性が低いというか、商売になりませんから、施設は駐車場の付置義務条例で定める量しか整備したくない。すると不足分を誰かがつくるなければならない。それをある者が共同利用駐車場ということでつくっていく仕掛けができるのかというのが、新谷委員会の答申だったわけですね。つくばの駐車場計画もそういう考え方で組み立てられてきました。

それで「駐車場の一元管理・共同利用システムは成功するか」という設問ですが、考えてみると、それは、一般論として成功するかしないかということではなくて、どこでは成功するかとか、つくばの場合は成功するんだろうかとか、そういう話だと思うんですね。その時につくばの場合は、いま言ったような総需要予測から付置義務台数を引いて、不足分をどうするのかということを解決する駐車場基本計画として、共同利用駐車場システムというのを選択したわけですから、成功するかと言われても、答えは成功してもらわないと困るということです。

成功するにはどうしたらいいか、いま、何を改善すべきかというのは、むしろ浅谷さんに教わりたい。というのは、私はいまの図式でうまく行っているんではないかという気持ちがありましてね。

それで、成功しないかも知れないと危惧するとすれば、今の図式が続けられない場合のことです。最初の図式は、共同利用駐車場をつくばのセンターでは最終的に4300台つくればいいという答えを基に組み立てられました。しかし、つくば都市交通センターが4300台つくって運営できるかというシミュレーションをしますと、じつはそれは運営できない。非常に収益性が悪いし、大変であると予測されました。

そこでできた仕掛けというのが、じつは利用者のためというよりも全体のシステムが成立するための、一元管理という仕掛けでしょう。このシステムが成立するために、ある程度、公団からのバックアップがあって4300台モデルが成り立っていて、これでつくばの駐車場システムは大丈夫だろうということになっていたわけですね。だから、それだけで行けばそれで十分問題はない、大成功だと思うんですが、ひとつ心配しなければいけないのは、じつは4300台という答えを出した時の中心市街地の施設ボリュームの設定値は、47万m²ぐらいの床面積、そのぐらいを狙った中心市街地の構想だったわけです。その後、南條さんがいろんなことを言ったからかもしれません、10万都市とか20万都市ではダメです、つくばは30万自立都市だ、100万都市圏の中心だという位置づけが出てきて、このセンターはどうなるかというと、こういうものも必要、ああいうものも必要というのをやっていきますと、一般的の都市だったら30万都市の

都心というと、床面積130万m²ぐらいあつたっておかしくないわけですが、つくばはそんなにいらないにしても、大体70万m²ぐらいの床面積の集積があつておかしくないという狙い目が出てきている。

いままで47万m²で計算していましたから、これを70万m²に読み変えますと、元単位も変わってきたこともあります、最終的につくばの中心市街地で共同利用、付置義務以外の共同利用として1万台ぐらいの駐車場をつくる必要があるという答えになります。4300台モデルで全部図式ができて、めでたしと言っていたんですが、なんと1万台にしないといけない。

なぜそういう計算になるかというと、それは床面積が増えたとともに、マイカー通勤への対応の違いです。4300台モデルというのは、マイカー通勤はそれぞれの施設が勝手に処理しなさいという前提でやっていた。ところが、三井ビルなどの進出を見ますと、駐車場がバッタリ付いていないと勤め人が就職してくれませんで、しっかりとその業務施設などへのマイカー通勤ができるようにしないと駄目だというわけです。それでいま8割ぐらいの人がマイカー通勤をしている。マクロにも6割ぐらいの人がマイカー通勤しているセンターなんですね。

そういうのを許しながら将来予測すると、マイカー通勤率を相当遞減させてみても、1万台つくらなければいけない。しかし、4300台でよかつたのが1万となるとちょっと事ですね。それでまたシミュレーションするチャンスを与えてもらってやってみると、従来の条件に支えられている4300台モデルは、とても1万台には届かないというのが出てきているわけですね。

そうするとつくばセンターでは、暫定利用駐車場も含めて運営していく一元管理のメリットでシステムが成り立つというストーリーが途切れてしまう。それをどうやってつなげさせるかというのが、成功するかどうかの岐路であるような気がします。

そういうこともあって、一元管理・共同利用システムというのは、つくばで成功してもらわなければ困るんで、その仕掛けを考えなきゃいかんという時点になっている。

駐車場が1万台必要になったらどうする

それでもうひとつ、じゃ1万台つくれるかというと、場所がない。いろいろ施設もどんどんつくっていかなきやならないし、デトロイトとかああいう風な感じになるのもなんですから、駐車場になってしまふおかしくないような土地利用ができるところを探すと8000台分ぐらいしかできなくて、2000台分は地下駐車場にならなきやいけないことになってしまう。中心市街地の将来像としてそういう答えを提起しておきながら言うのも恐縮ですけれど、その辺にまたひとつの課題があるんですね。地下駐車場のコストは3倍とか10倍近くかかる時もある。その辺をひとつ解かなければいけないというのが、あとで話しますが、めぐりめぐって、今度伊東豊雄さんの設計した南立駐というのは、ああいうペデネットのすぐ脇に駐車場があついいんだろうかと、本当に悩んだような場所にきれいにうまくきて、駐車場がそこにあること自体が、都心のペデストリアンにとって非常にうれしくなるようないい建物ができているわけですね。あれは

今後の土地利用計画を振り動かすような話になるんじやないかと思うんですね。

今まで、西立駐もそうですが、都市の玄関口だという位置づけで、脇へ脇へと幹線道路沿いに押しやられていた駐車場の土地利用計画が、伊東豊雄さんみたいなとってもいいデザインのものが、ああいうど真ん中にポンとできてみて、都市形態としてこれは行けるということになりますと、しかるべき場所は8000台分しかないよと言ったのが、実は1万台まで立体駐車場で行けて、地下なんか使わなくともいいかもしないというようなことがひとつありますね。

もうひとつ、1万台まで本当にいくかどうか、需要予測が違っているのではないかと思いまして、即翌年、プロにまたシミュレーションしてもらい需要予測をしたところ、あまり違っていなくて、私が1万台と言ったけれど、9510台だった(笑い)。大体そのくらいはいるわけです、どう見たって。しかもさっき申し上げたように、いま60%ぐらいがマイカー通勤しているのが、柏ぐらいに——40%ぐらいに落ちたとしても、9510台なんですね。それが60%から落ちなかつたら、1万4000台ぐらいいると。この辺りを含めて、センターの土地利用と交通の関係をどういう政策にするかというのが係わり合ってくることがあります。

ちょっと先に行きますが、仮に1万台まで立駐をつくれるとした場合、かなり分散して広がっていくわけですね。そうした時に、使いやすいところに集中してしまうという、さっきの田中さんのご心配が、もろに現れてくるわけですね。それから、遠いところは空っぽのままいつまでも入らない悩み。地方都市の中心地区の駐車場問

題などを見ると、必ずそういうことがありますね。デパートの隣はいつもギリギリで、200メートル離れただけでもすごく空いている。

そういうのに対応するには、さっきちょっとウォーミングアップで頭を動かしてきた結論からいくと、やはり新交通システムみたいなものを期待したくなる。土浦からつくば、牛久と行くああいう大きなシステムもいいんでしょうか、そのシステムであれば、都心にすぐ近いところだけでも都心型新交通みたいな動き方をすると効果があると思います。例えば、常磐新線でもそうですね。隣の葛城駅の自動車研のところなんかに、巨大な駐車場をつくって、通勤交通はそこまでアクセスすれば、あとは電車一駅乗るとオフィスのデスクまでずっと行かれるような、そういうパーク＆ライドみたいなのをつくる。ですからちょっと大きく見れば、フリンジパーキングシステムみたいなのをやるというのがひとつの方ですね。

それからもうひとつ別のやり方は、浅谷さんが各駐車場連絡バスについて提案をしていますが、これは駐車場同士を連絡バスでつなぐという意義はあまりわからないんですが、少し離れた駐車場から都心の目的地までピストン輸送をしているような、ちょこちょことしたバスが走っているというのは非常に有効でしょうね。これはちょっと目先を変えれば、色でも塗り変えれば、都心の新交通システムになるわけですね。そんなようなものを発展させていくと、都心型新交通というのがありうる。そうしますと、少し散らばったところに配置した駐車場も生きてくる。

こうした時に、全体を誘導するために、駐車場の主体が誰であっても誘導システムというのはつくれるわけですが、その中に料金体

系とともに操作項目に入れて、うまくそれを使いこなすというのには、やはり駐車場一元管理というのは非常に大事な話になってくる。

そうしますと、使う側から見ても、自分の思ったところでないところに入った場合は料金が安いとか、雨が降った日は、水に濡れないところは値段がちょっと高くなるとか、いろいろそういうことがこれからできる時代でしょうから、一元管理という仕掛けをうまく利用して、共同利用システムを生き続けさせて、成功させてほしい。

駐車場の需要予測から始めて考えていくと、話はそこへ辿りついてしまうわけです。

システムの限界

浅 谷 一元管理・共同利用システムは成功するか、という質問をさせていただいた私の気持ちとしては、このシステムには限界があると思っているからです。松本さんから先ほど、全体の中心市街地の土地利用の将来像をベースにした駐車場需要の予測のお話がありました
が、それに付け加えて、問題点をお話しさせていただきます。

いま現に財団は暫定駐車場を含めて4千数百台を管理しているんです。それに対して施設の延床面積は23万m²です。それで4000台ぐらいの駐車場なんですね。これが例えれば将来70万m²になったらどういう状況になるのか——。基本的には1万台なんですが、その1万台というバックには、付置義務が5000台あって、各施設の中に地下も利用してつくらせるわけですから、結構大変なことです。現在でも時々道路で渋滞が起きて、年末の大売出しのときは路上にかなり

大量の車が発生して、それが将来、1万台駐車するとなると、どういうことになるんだろうか——と、素朴な心配がある。

それから先ほど田中さんが言ったように、車の利用者というのは非常にわがままで、遠いところは、多少料金を安くしても停めない。レシートバック制度があるからそれをフルに活用して、多少時間待っても近いところに停めたがるという性質がある。これもシステムが有効に機能するには問題です。

それから、南立駐でスマートな駐車場を設計していただいたけれど、ああいうのがあといつつ——1万台の場合だと、あと8つぐらい街中にあっていいんだろうかと(笑い)。これもボリュームとしては心配です。

ショッピングセンター側から見た指標の中に、駐車場率というのがあって、すなわち、商業施設の利用面積に対する駐車場面積の比率でして、最近は1以上じゃないと郊外型のショッピングセンターはうまくいかないと言われています。アメリカなんかの場合だと、2とか3というものまである。クレオは1.3です。つまりあんこのほうが1に対して、駐車場という皮の部分が同じぐらいの空間を食っている。土地利用計画と関連して、ここで慎重な検討が必要ではないかと思っています。

別に駐車場だけの問題ではないのかもしれません、いまのシステムには限界があるということです。車が目立つ街、車に振り回される街になってしまふんではないか。つくばセンターは、車の使いやすい街、車と共生する街を目指しているのですが、限界を超えると車に振り回されることになるのではないか。

南立駐は景観問題への答え

松 本 二つの問題がありますでしょう。ひとつはおっしゃっているように景観の問題です。この90ヘクタールの紡錘形の中に立駐8000台。地下は見えないから2000台として立駐8000台が、西立駐みたいなああいう形で8つもぼこぼこできたらどうするんだというのは、本当に私も心配していました。もうひとつは交通の問題ですね、動きが取れないんじゃないかという。

ひとつ目の景観の問題は、ここへきて目が開けたのは、南立駐の美しさ。足元にちゃんと施設も入っている。しかも軽快な感じで。それだけなく、西立駐の前にもMOGというのかができて、見事に駐車場と合築したような形をつくりだして、あれはひとつのあり方の答えが見えてきたような感じがして、そういうやり方でつくり方を進めていくとなると、8000台つくること自体、交通のほうさえ許せば、あり得てもいいのかなという気がして、ちょっと考えを改めているところなんです。

市場原理が解決するか

南 條 現在、延床面積が 23万m^2 とおっしゃった。 23万m^2 が 47万m^2 にどのような過程を経てなるかということや、さらに 70万m^2 という数字に動くということを考えてみると、圧倒的に集中力が強いことを意味する。ここでなきや商売できないと思うような市場原理がそこに働く

いていくという姿をつくらない限り、そのようにはならない。どこかでキヤパシティオーバーだなという感情を道路交通として抱かせちゃったら、いまの栃木ナンバー、群馬ナンバーというのがここに集中してこない。道路事情が変われば、違う場所にまた同じようなものができてしまう。資本というのは必ずそう動くから、そちらへの投資という形に肩代わりしてしまうということだと思うんです。

そういう意味では、ここに通じる諸流入路——裏道も含めた路というものを将来的にどうしていくかということと、常磐新線なりマストラ系がどれだけの足となり得るか、そこで生活者をどれだけ張りつけられるかということが、たぶん決定的になるんだろうと思います。

でも、いまの勢いからすると、47万m²というのは、現在考えておくべき対象として絶対あるわけですよね。現在で4000台だとすると、8000台というのはすぐ来ちゃうなという感じは、たぶん浅谷さんもお持ちなのではないかと思うんですね。その時の形としての集中性、駐車場としての集中性というものは、街にとって本質的なものであり、街の姿として見ても、工夫次第でそんなに違和感はないと思うんですね。森みたいなものだというふうにすればいいんですよ。そうすれば、さっき僕が言った、ここから先は中心市街じゃないよという印として、すごく大事な機能じゃないかという気が個人的にはするんですけどね。

松 本 多機能複合化なんて流行りですけれど、いい形にはならないのではないかと、あんまり私は信用していなかったのですが、駐車場が

ああいう形でうまく複合して見事に行くとなると、ちょっと心が改まりますね。

1万台になるとどんな状況か

田 中 1万台の駐車場が成立している状況を考えると、街中に常時どれぐらいの車がいる状態なんだろうかと。そこが浅谷さんがおっしゃったことと同じなのかもしれません、街中に、ものすごいボリュームの車がつねに動いているという状況が出現しているんじゃないかなと。その1万台が埋まっている状況ということを考えますね、あの都市のつくり方からいうと、そういう容量がないんじやないかと思うんですね。

松 本 渋滞がなければ良いのじゃないですか。人間にはペデネットワークがバッチリできているわけだし。そういうちゃんと裏表のある都市をつくっているわけですね。ただ、ペデネット周りの車の流れが行き詰まってしまうほどの量だと困るわけですが、そんなことはなくて、道路ネットワーク次第で何とかなると想定されています。

問題のひとつは、いまの亀甲型のネットワークのようです。亀甲型は通過交通を排除しようという形として意味があるのですが、じつは通過交通が入っていないにもかかわらず、周りから来て幹線道路からクレオなどの目的地へ行く車でも少し詰まり始めたとのことです。それは亀甲型ゆえの交差点形状の問題なのです。あれが1本、都心でパススルーできるような形に少し変わらいで、全体の交

通は将来とも動くというシミュレーションにはなっているんですね。

交通計画から出ている16mぐらいの2車線道路を1本だけ25m 4車線にしようという案に対して、まだ答えが出ないというか合意が得られないのは、つくばの基本的構造である亀甲型を崩さない注意が必要だからです。基本を崩さずにうまく改良すれば、交通問題は解けなくはないという気がするんですけどね。

それで、発生集中交通がちゃんと流れて目的地に行けるシミュレーションがはっきりしていれば、それは大丈夫だとせざるを得ないんじゃないいか。

谷 口 松本さんがいまおっしゃられた意味は、その8つの駐車場ビルのどこから順番に入って行きなさいということや、つくばの街に入ってきた車に、どのルートを通ってそこまで行きなさいということをある程度情報として与えて、それがきっと機能すればという意味でのお話でしょうか。

松 本 それはそうでしょうね。案内システムなどはちゃんとできるはずだとしているわけですから。

谷 口 おそらく現在、つくばでは、日曜日に道路が混んでいるという最大の理由は、道路容量が足りないということもちろんあると思うんですが、それよりもフラフラしている車が多いことにもあるのではないかと思います。あまり車を運転しない未熟なサンデードライバーが来るから、日曜日は混むという問題ですね。観光地などが休

日に混んでいるというのも、ほとんどそういう問題です。じつは容量的にはけっこう足りているんだけれども、未熟な上に初めてのところに突っ込んでて道が分からないということが渋滞の原因となります。おそらく通過交通排除を目的として亀甲型でプランされているつくばの道路も、じつはわれわれ住民でさえ、入ったら120度曲がると方角が分からなくなって迷っちゃう(笑い)、という要素もあるんですね。

だから本当に面的にコントロールというのがうまく効き、車をフラフラさせないで整理してザーッと駐車場に入れていくれるメドが立つのであれば、都市内での滞留台数が増えても、ある程度は対応可能かなと思います。ただ、まったく土地勘のない者が、けっこう遠くから来ると思いますので、そういう人たちにうまくインストラクションを与えることは簡単ではないでしょう。

松 本 シミュレーションだから本当にそうなるかどうか分かりませんが、シミュレーション上は亀甲型をちょっと見直せば行けるということなんで、公団つくば局はそっちを直すべきだという考え方だし、いや120度曲がっておかしくなって到達できない、それが狙い目なんだという人がいて、それは選択の問題だと思うんですね。

だからマストランシットでちゃんと行けるようなセンターであるべきだといっても、つくばの地域の人たちは車なしでいられないというのはすごく分かるし、やはり10年経って2回目になったパーソントリップ調査で比較しても、全然モータリゼーションは落ちませんし、それは東京とは違うわけですね。それを満足させながら地

域間競争に勝とうとするセンターであるということですから、車のことをどう解くかというのはやらざるを得ないのではないかと思っているのですけれどね。

谷 口 ちょうど8つの立体駐車場が建った時に、どういう風に案内し、どこから入れていくかということは、頭の中で想像するだけでも難しいですね。

南 條 車がどこへでも、8つのナンバリングのどのペアでも、次はここと言わされた時に、必ずダイレクトに行ける交通というのは不可能なんですね。運用的にはそれを経巡るというのかな、松本さん得意のセルタイプみたいな格好で、とにかくぐるぐる回しておいて、空いているという表示があるところへスポンと入れるようなシステム。その内側は別の手段で移動ができるようになっているというスタイルにしない限り、おそらく1万台という状態の駐車場所選びということと、アクセス交通というのは両立しないと思うんですね。

松 本 それで話は飛びますが、つくばターミナルに1周880mの駐車場リングを地下に埋めるとか提案したわけです。高くついちゃうでしょうが。それと、なんとかして都心新交通に発展しそうな小さなバスを筑波大学からセンターまで動かす。ディマンド・バスみたいな形でもいいと思います。

高齢化社会と都心

南 條 ディマンド・バスはわが国でもやってみてうまく行かなかった例がいくつもあるでしょう。さっきタクシーと言ったんだけれど、タクシーという名称もたぶん現行のタクシー制度と思われてしまうといやだから、少し運行の考え方自体は違うというようなものに名前を与えて、それを実験してみるべきだと思うわけです。ヨーロッパだと路面電車がまた見直されているというのがありますよね。低床式にするために臓物をみな頭の上に乗せているから、デザイン的にあれでいいのかなと思うところはありますけれど。

つまり高齢化社会というものを本当に真剣に考えるべきだと思うんです。元気な高齢者の多くは、街に行くことによって生きている実感を味わうのではないか。それは見知らぬ人・もの・こととのコミュニケーションが街にはあるからでしょう。要するに家の中に閉じこもってばかりはいられないはずだと思うんですね。

例えば、もう危ないからというので田舎から街中へ呼び寄せると、いまの都市は高齢者への対策が貧弱だし、コミュニケーションの方法も分からないので、閉じこもり老人にどうしてもなってしまう。そういう意味で行くと、高齢者が街に出て、見ず知らずの人となんとなくがやがやしている中で、自分も占めている場所があるような仕組みを明確につくって行かないと、これからの中社会対応はできないうだろう。

それでつくばに広場をつくったのだけれども、広場が象徴として

の広場となっていて、ソフトの面で広場化していないわけですよね。そこがすごく問題だと思っていまして、駐車場で囲んでしまったような区域というものを、その中の土地利用なり交通の考え方なりについて、交通弱者に配慮した都市計画上の位置づけを明快につくる必要があるんじゃないかなという気分におそわれるんですね。

スピードウェイとセルシステム

松 本 そうやるか、仕掛けで頑張るかですよ、都心新交通みたいなものを、もうちょっと真剣にやって。今度、広島へスピードウェイに乗りにいくんですけど、三菱重工のスピードウォークという動く歩道の速いの。あれは昔来たじゃないですか、スイスのバッテル研究所のブーラドン博士が来て発表した。アイデアはいいんだけども、ちっともできなかった。それが今度はできたと。

今度実用化しようというのは、時間1万2000人運べるというんですよ。バスなんていいくら頑張っても4000人ぐらいでしょう。一緒に見せてもらうことになっている空中を走るロープウェイみたいなもの、スカイレールというんですか、10人から40人ぐらい乗れる。それは3200人というから、バスぐらいしか運べない。だけどスピードウェイは1万2000人行ける。連続システムですから行けますよね。

南 條 点から点だからね。

松 本 それをつないで、ペデにちょっとひさしをかけてね。あのペデ、

長いじゃないですか。ペデの端っこに駐車場がわっとあっても、中にはずっと行けて、誘導システムで空いているところに運ばれて、どこかに到達すればそこは都心と同じだという形を、仕掛けでつくり出すというのがひとつありますね。

あるいはその前は、南條さんがおっしゃったようにセルをつくつていって、駐車場ができたら、その中に土地利用で頑張っていると。どちらかかなという感じはありますけれどね。

その仕掛けによって、8000台か1万台の一元管理・共同利用駐車場というのが見事生き続けられるというか、機能する、成功するというストーリーになっていると思うのですけれどね。

谷 口 つくばにセルを導入するとしたら、つくばのようなはしご型の道路ネットワークで、セルというのがうまくつくれるかという点は心配です。スピードウェイのアイデアは非常に面白いと思います。実際にいま、センターさんがお持ちの駐車場を有効利用することを考えると、例えば天久保あたりまでそれを延ばすという考え方になるのかなと思います。天久保には病院などの交通需要のある施設がけっこうありますからね。センターから天久保までは1.5kmぐらいですか。スケールとしてはイメージできます。もうちょっと現実にブレークダウンしたあたりのイメージというのはどうお考えですか。

都心型新交通

松 本 そういう仕掛けをやる時に、土地利用とうまくからめて非常にう

まく行っていると見えるのは、横浜のシーサイドラインという新交通です。例えば病院がバチツとついている駅があるでしょ、降りて平らに歩くともう病院の玄関。少し乗って行くと遊び場があったり、オフィスがあったり。ああいう施設と直結しながら——まあ神戸のポートライナーもそうですけれどね。

つくばでは、ああした新交通より少し小さめのシステムを土地利用とからめた形で一本、骨をつくってね、そうするとフリンジ・パーキングもできるし、暑くて荒漠としているとか言われてしまう、ああいう広々としたゆったりしたセンターをコンパクトに使えるような、なんか救世主になる仕掛けがもうひとつできるんじゃないかなと思うんです。

浅 谷 筑波大から赤塚公園までの南北新交通案がありますね。

南 條 それはいま話題になったスカイレールですね。

浅 谷 ペデの上に電気自動車みたいなものはまずいのかな。

南 條 いや、僕はそれが最有力だと思うんですよ、のろのろバスみたいのが。

田 中 空港の中なんかで動いているのがありますね。

南 條 羽田も動く歩道だと過ぎちゃったりするんだよね。やっぱりあの

点々システムというのはちょっとその辺で問題がある。あんまりぶつぶつにしちゃうと、なんでこんなに次から次に歩かなきやいかんのだという意識になっちゃうでしょ。あの辺の心理的満足を解くというのが、まだできていませんね、あれは。

そういう意味では、現実的には、浅谷さんがおっしゃるようなペデの上をよろよろ走っているみたいなね、てんとう虫みたいなのがいいですよ。

田 中 一方型じゃなくてね。

南 條 そうそう。おそらくそれに乗る人というのは、そんなに急いでいる人ではなく、時間消費に来ている人だと思うんです。だからその人に応じるというのが本当の街の姿だなと思うところがあって、やっぱりそういうシステムを——浅谷さんのところの財団がやって行くというのが、本当の姿ですよね。

田 中 松本さんの話はそういうことでしょ、どこの駐車場に入ってもいいと。それで行きたいところに行く手段は確保されるんじやないかということでしょう。で、その手段を何にするかという、そこが解けてないんですよね。

南 條 いま、デパートがちょっと離れたところにしか駐車場を取れなくて、赤いバス、青いバス、いろんなカラフルなバスを動かしているけれど、あれもちょっとかかったるいんです。やっぱりサービスレベ

ルが若干低い面がある。

田 中 いまの状態だと抵抗感があるんですよね。あそここの駐車場に入つたら歩かなきやいけないとか、雨に濡れちゃうとか、重い荷物がいやだなとかね。だからやっぱり近場に置くでしょ。どこに入っても同じ条件だというぐらいに移動手段がないと、結局、基本的には解けない。

松 本 そういう手段があれば、センター周辺まで車で来て、あんまり奥まで行かないで、私だったら外から一番近いところに停めて、そこからウォークなんかに乗ればひゅっと行かれる、わざとそっちに停めますね。そのほうが安かったりすればなおいい。

浅 谷 いま仮に、まったく新しく、自由にセンター計画と駐車場計画を策定するとなったら、また、コストについて考えなくてもよいとすれば、さきほど話がでた銀座の地下駐車場は自走式ですが、機械式の地下駐車場で、直線的に収納される、入庫した場所と離れた場所からも出すことができるシステムがあるのですが、(たとえば、ある会社が開発している I P S) 採用してみたいですね。リニアの上の何ヶ所から出庫する事ができる。

南 條 そういうことができれば、空間利用の効率はぐっと高まってきますよね。

松 本 それ、どっちにしろ、こうしたいとスペックを書いて、パッと渡せばすぐできる時代でしょうね、それは需要がないからなかなかできない。金もかかりますけれどね。

浅 谷 上もリニアにしてもらわなくちゃいけない（笑い）。

街の多様性が投資意欲を刺激

南 條 そこで土地利用側から言うと、中心市街の街づくりというのは、あそこに行けばとにかく私の一日はなんとかなる、という場所をつくるということが必須の条件としてあります。だけど、そこは一色だけではすまなくて、おそらく私はこういう匂いが好き、というようなことに対応している裏町というのかな、そういうものが多様に用意されていない限り、これが街だというところも成り立たないとと思うんですね。

そうすると、その多様性というのが、いまや、かなりの数に及んでいるから——つまり4世代ぐらいが同居しているわけでしょう。十年一世代だとすると、もっといるわけですね。その好みの違いみたいなのがあって、でも、それがみんな出会っちゃった時には、何かの挨拶の仕方を知っている——別に挨拶するわけじゃないんだけど——そういうのが街だと感じる時もある。そうすると、結局、面的に処理するしかなくなっちゃうんですよ。

リニアにそれが——この辺は誰々向けの街で、こういう具合になっているというのは、あんまり見たことないですね。例えば渋谷の

街だと、あっち側に行ったらこれは誰々のこんな状態の時に行く街みたいな、その界隈がちゃんと形成されているんですね。百軒店のほうに行ったらあれは……とかなんとかいう（笑い）。

つくばもおそらくそうなって行かなくちゃいけなくて、そのためには、投資をしたい、つまり資本がそういう形でそこに集まってくれるという一種の幻想性をどうやってつくるかという問題になる。駐車場も例えばすごいシステムをつくるんだと広報できれば、「これが有るんなら、20億ぐらいでいくか」という意欲を出す人がいると思うんですよね。

それから、多摩では実態的に経験しましたね。1日乗降客10万人という数字があるかないかということで、ガラッと投資の意欲が変わるというところがある。そうするとやはり湧き出し口——つまりその意味で、いかに銀座4丁目並みの資本上の価値観を生み出すか。それには嘘でもいいから、ここにみんなが集まってくれるというストーリーを描いてみせないと、そういう特異ポイントが形成できない。

松 本 それで描くと延床面積70万m²（笑い）。

南 條 そうそう。その時は圏域を相当広く取っているわけだから。

松 本 駐車場も大変、車も大変、だから50万m²ぐらいで何とか……とかね、筑波山が見えなくなっちゃうからとか、いろいろ心配する方もいてね、50万m²ぐらいでやるかなんて言われると、そういうので都市になるのかとか、そういう面白味が出るのかとか、回遊性という

のはどうなるのかとかね。そうすると、狙うべきセッティングは70万m²なのかどうなのかというのは重大問題なんですよ。

車で来にくくなると魅力がなくなる

浅 谷 ショッピングセンターで筑波大の先生に調査してもらったんですが、クレオと土浦と柏と野田の来店者にアンケートをとったら、つくばは圧倒的にクレオに車で到達する——97%が車のお客ですから、車で行くのに途中の道が非常に快適にスムースに運転ができるということと、駐車場が十分にあるということが、クレオの魅力となっている。店の魅力よりも車での到達しやすさ、運転の雰囲気の良さでお客様が集まる店舗ですね。

それがあるところから先になると、非常に駐車場に入るのに待たされたり、渋滞があったりと、土浦と同じになってしまふと、そこが僕は限界だと思うんですよね。

田 中 それはね、案外僕は近いような気がしているんです(笑い)。70万m²になる前にそうなるでしょう。

南 條 逆に言うと、非常に話題性を持つちゃうような施設がぽんと立地しただけでそうなっちゃうんですね。新横浜のらーめん博物館、あれはもうむちゃくちゃですね。ちょっとの間、みんなツルツルと食いたいと思うから、もう停め放題なんですよ。三重駐車ぐらい平気で置いてっちゃうんですよね。そうすると完全に新横の交通はめち

やくちゃということになっちゃう。

幅広い世代が楽しめる街に

谷 口 つくばセンターに友人を案内すると、30代の人が多い街だなという感想を言われます。あと、よく言われていることに、つくばに車で突っ込んでくる家族連れは、けっこう皆、外食を目的に来るというんです。統計など見て考えてみると、つくば市の人口——人口を母数にとるのがいいのかどうか議論のあるところですが——人口当たりの飲食店売上高は全国でも上位に入るんですよね。他にどういう都市が上位にいるかというと、熱海ですか草津ですか、温泉都市、観光都市なんですね。だからつくばは、学園都市ではなくて観光都市だと言われる先生もおられます。そういう意味で30代のニューファミリーの外食が、現在のつくば来訪者のひとつのキーになっているのではないかと思います。

この点に関する限り、南條さんが言わされたように、いろんな世代の人——例えば高齢者の人もつくばの街へ行くよ、という形にはなかなかなっていないんですね。

その一方で、現在のつくばの周辺地域は、各世帯で2台も3台も車を持っている。40代、50代の人も車を持っていて、その人たちが高齢者になっても、たぶん車を手放さないのではないかと言われている。だから将来、このような高齢者の人が簡単に車でアクセスできる——高齢者向き施設のあるゾーンがあってもいいんじゃないかと思うんですけどね。

これは、南條さんがおっしゃられたような、軸上にいろんな世代が楽しめるものを意図的に外に展開していくという方策につながります。どこか入れる駐車場に入って、家族は一日解散という形で、夕方またその駐車場に集合する。おばあちゃんがいるんだったら、おばあちゃん向きの施設があるところの駐車場に車を入れて、ほかの家族たちははペデ上の電気自動車や、動く歩道で好きなところへ動きましょう、という街づくりが、ひとつの実験として考えられるかもしれません。

誘導システムは機能するか

浅 谷 さつき話に出た8000台なり1万台の駐車場が、ラッシュの時にフルに利用されるための補助的な施設としては、最近いろんな都市でできつつあります誘導システム——駐車場誘導ないし交通誘導システムがありますが、どの程度、効果がありますか。

やはり最初に話があったように、使われやすい駐車場、あるいは行く目的に近い駐車場にどうしても集中してしまって、例えば交流センターの隣に駐車場をつくっても、ちょっとクレオまでは歩かないんじゃないのか。いくらバスがあったとしても。

南 條 当面はそうでしょうね。ただ誘導システムあるいはナビゲーションシステム——僕は、各交差点ごとに、交差点の範囲だけに聞こえたり見えたりする、その点的なシステムが一番現実的だろうと思うんですね。

で、それをやれば、とにかくみんなが読むわけですよね。いまこう言っているから、そっちへ行くとたぶんみんなそっちへ向かったなと思うから、じゃ、逆サイドへ行くかとかね(笑い)、学習効果というのはすごいんですよ。読み合いですよね。首都高のなんかみんなそうだものね。「渋滞13キロ、じゃそろそろ入ろう」とか言ってね、当たりという時もあるし、見事にはずれる時もあるんですね。

つまり東京の交通の日変動というのがきわめて読みにくくなっている。前日混んでいれば、翌日は大体空くんですよね。という現象だけが明らかであって、どっちがどうというのは本当に読めなくなってきてますね。だからそういう読み合いをやっていけば、平均化するという方向には必ず動くような気もするんですね。だからそういう誘導システムとか案内システムはどんどんやるべきだろうと。

浅 谷 それから、例えばつくばはCATVがかなり——開発地区は全域でサービスされている。CATVで駐車場の満空情報を与えるとかね、あるいはどこのデパートがどういう企画をやっているとか、どこの駐車場が使いやすいとか、そういう情報をどんどん与えるということをいすればやることになると思うんですけどね。

田 中 さっき浅谷さんがおっしゃった、交流センターのところに停めてクレオまで歩いて行くかというのは、たとえがちょっと悪くてね、距離がありすぎるんですよ(笑い)。

浅 谷 8000台の数のうちだから（笑い）。

田 中 要するに特定の地域で空いているところを有効に使おうというには、やっぱり距離圏があると思うんです。つくばで言うと、いま土浦学園線を境に、開発された北側とそうでない南側とに大きく分かれるわけですね。北側のほうでは現状でも、どこで降りても歩いて何分というぐらいの非常に狭い範囲で、空いていりやあそこに行こうというぐらいの選択だと思うんですよね。それを土浦学園線の北側に行くのに、南側に停めて幹線道路を横切って行かなきゃいかんということになると、ちょっと抵抗が出ちゃう。

南側は南側で、これからコンベンション施設がいくつかできていく。その周りに3つか4つ駐車場があって、1~2分遠いけれど、あそこなら入れられるということで行くと。

つまり選択性の幅が時間抵抗としてはあると思うんですよね。その範囲でどれぐらい案内システムが有効に機能するかということだと思うんですね。さっきの、移動手段が抜本的に改善されると、もう少しその範囲が広がるということなんじゃないかと思うんですよ。

もうひとつは、いまの誘導システム、さっき分かりにくくと言ったんですけど、どこが空いているかというのがパッと見たときに分からないんですよ。考えながら運転しなきゃいけない。道路があったら「うわっ」という感じで（笑い）、それを見過ごしたらもう1回、回ってこないといけないんです。

そういうことだとうまく使われないんで、視認性の高い、パッと見て分かる——いま多摩だと3段階ぐらいになっているんです。非

常に遠いところで見て「あの辺が空いていそうだ」と。近くまで行くともう少しそれが拡大される。で最後は駐車場の入口と、3段階になっている。で、うまく行くはずだということなんですが、うまく行かないんですよ(笑い)。その改善がやっぱりあると思うんですね、分かりやすさという――。

松 本 まだ工夫が積み重なっていないんですね。

南 條 そうですね、首都高のでも、とにかくその情報が欲しいところはないんですよ。そこで判断しないと、こっちを選ぶかそっちを選ぶかという、都心に向かっている時に、そこにはない。

田 中 あそこが渋滞しているというやつ。

南 條 そうそう。それで、半ば乗るっていう決心をして近づいていくと「渋滞13km」と書いてあるわけだよ(笑い)。あれはね、もっとずっと手前で知らせてくれないと、判断ができないわけですよね。

田 中 理事長がおっしゃる悲観論に、僕はあまりくみしなくてね。

浅 谷 クレオの客に交流センターの駐車場を使うかと言っても、使わないと思うんだけれど、一元管理のミソというのは、例えば市役所の駐車場が土・日が空いているから、クレオの客が使えるというのが、共同利用一元管理駐車場システムのミソだから、そういう使い方を

してもらわないと、いくら計算上は8000台とか言ってもね、うまく行かないと思うんですよね。

南 條 その時、市役所のそれは230 円と——。

浅 谷 それはレシートバックがくっついているとね、同じになっちゃう。

谷 口 いまのつくばのレシートバック制はかなりきめ細かいですよね、他のところと比べて。スタンプの数で割引料金が変わったりしますから。

松 本 でも一元管理で、レシートバックシステムがあって、クレオに来た人は西立駐だと2000円買い物すると1時間タダなのが、市役所だと1000円で1時間タダになるとか、そういう細工はできるんですね。そういうのがきめ細かくできていると、あそこはいつ車で行つたって満足できるという噂が広がるんじゃないかなと。

谷 口 いまでもかなりきめ細かいと思うんですけど、さらに一步進めて、利用者の行動まで考えて駐車場の利用状況を空間的にコントロールすることも考えてみる価値はあるでしょう。

建築家の力に期待する

南 條 最後にデザインの力といいますか、それはちゃんと認めてほしい

と思います。やっぱりそれなりの才能というものでやっていければ、景観というのは、一義的に何かの高さがあるからとかいうことではまったくないと思うんですね。それはそこに投入される知恵の力というんですか、そういうものによって、良くもなり、悪くもなるということ。となると、そういう才能をいかにして採用するかというような社会システムを、浅谷さんがいらっしゃらなくなつても、そういうことが動いていくように、つまり次の遺伝子をどうやって残していくかということをお考えいただかないといけないと。

浅 谷 駐車場しか権限がありません（笑い）。

松 本 でも、よくああいう設計者を選んだというのは、見事だと思いますよ。

浅 谷 土肥さんと相談して、3人の若手の中から伊東さんが選ばれました。

南 條 これからのことを考えると、伊東さんが育てている次の世代を、ちゃんと東京フロンティアでは登竜させろと言いました。瀬島さんと高橋さんと、もう一人、何と言ったか、4人といま共同作業しているんですけどね、やっぱりそういう人たちを次々と発見していくないと駄目だと思うんですね。

浅 谷 伊東さんがこの前の座談会で言われたんだけれど、「つくば」という

のは、車が増えてきたスケールでつくられてきた。こういう新しい時代、例えば新宿西口とかMMとか幕張なんかは非常に違和感があったけれど、そういう感じがここ10年ぐらいで変わってきた。特に若い人は、都市空間に対するスケール感が相当変わってきているんじゃないかなと。ヒューマンなということにこだわらないで、ある明快さをもった建築——単純でわりと風通しのいい都市空間があるんじやないか」とおっしゃったんだけれど、僕はまだ世代がちょっと古いせいか、なんとなく……こういう空間もあってもいいと思うんだけど、やっぱりよく人が言う、ごちゃごちゃとした、隠れられるというか……。

田 中 ひだのある（笑い）。

浅 谷 ええ、ひだのある（笑い）……。ちょっと目立たないというか、帰りがけに腰掛け、ちょっとボケっとするというスペースがほしいなと思うんだけれど、その辺は皆さんどうですか。この駐車場は、まさに伊東先生がおっしゃった通りで、非常に透明感があって、風通しがよくて、すっきりした建築ですけれどね。

松 本 今後、交流施設とか大規模施設と合築したような駐車場形式を解かないといけないという課題がひとつあると思うんですよね。つくばセンターの最終1万5000台くらいの駐車場のうち、5000台分ぐらいを付置義務でなんとかしてもらおうとする考えもありますが、どういう建築形式で達成されるのか、考えると恐ろしい。

いま、共同利用駐車場については、地下は高くつくから立駐ですよというふうに計画されているでしょう。で、付置義務のほうは全部地下に入れなさいと言ったって、それは困っちゃいますから、建物と駐車場の格好の良い合築形態みたいなものが発明されてうまくデザインされないと、せっかく立駐のほうをいろいろ頑張っていても、付置義務の立駐がむき出しに現れてきて、変な結果になってしまふ。こうした合築形態をどう解くかという……。

浅 谷 僕はコストの問題さえうまく解決するなら、機械式をもうちょっとやったほうがいいような気がするんですよ。というのは、非常にコンパクトにできるんですよね、地下の利用にしても建物の中でもいいんですけど。

松 本 いま、操作に人間の手があまりかかりない範囲の機械仕掛けにやらせて、数台で動かす……あれだと地下でも1台分、1千万円ぐらいでできちゃうとか、歩留りがいいんですね、土地に対する台数がすごく上がるみたいで……。

ゆとりのある設計が必要

谷 口 現在の西立駐では、けっこうぎっしりと車が入っていると思うんですけど、出入りする時に、中の滞留路があまりないから、それを原因とした渋滞が発生していますね。あまり「何台分」を入れるための施設ということで、ぎりぎりの設計をしないほうが、値段が

少々高くなつてもいいから、結果的にはいいものができるんじやないかなという気持ちがあります。

各駐車スペース自体もちゃんとゆとりをもって、場合によってはみんなが通りやすいように斜め駐車してもいいじゃないかというぐらいの感じでゆったりつくる。で、それはある程度価格に反映してもしょうがないという考え方です。コスト的にあまり高くなつては問題ですが、これは「ゆとり」という意味で、デザインにどれだけ投資するかということとも共通する部分があると思うんですが……。

浅 谷 だから西立駐は、前面道路を拡幅してもらったんだけれど、前面道路の容量なり信号との関係とかね、それからラッシュにどれだけ集中するかという問題も含めて、1000台というのは結果論だけちょっと多かったですね。

田 中 立駐の計画案の問題は、あんまりきれいにまとめてないですね。いまの道路との関係は、道路に待ち行列ができるということを解消しきっているかというと、なかなか解消したというのはなくて、やっぱり出てきちゃうんですよ。

それからいまおっしゃったように、中で停めやすいかどうかというので、依田さんがいつも言っているみたいな、運転技術のうまい人を対象にして、ぎちぎちに停められるような駐車場にすると、絶対に回転が悪いんだと。下手くそな人も停められるというものをつくると絶対回転するはずだと。だから少し余裕をもって停められるということにしないと、たぶん使われないんじやないかということ

を、いま同じことをおっしゃったんじゃないかと思うんですけど、そういう運営をする——どういうふうにすればうまく使われるかという運営面からすると、駐車場の建築の内部のつくり方、それから待ち行列の吸收の仕方——それは出る時と入る時と両方ありますけれど——それは道路との関係にもなりますが、そこをうまくやってかつ、デザイン的にうまくおさまっていると。

南 條

結局、待ち行列の問題は、ラッチといいますか、その数はつくれるわけですよ。ところがそれを運営する人の配置になると、ここでがぜんアウトになるんですよ。混む時は混むけれど、がらがらの時はほとんど人が要らないぐらい、一発のラッチでいいぐらいですよ。

その間の調整みたいなものをやるシステムがまだ十分うまくいっていないという面だと思うんですね。

慣れないドライバーに対する配慮

それからドライバーの問題は、私はひとつだけ面白い仕掛けを知っています、上がって行って左右に振り分けになるようなつくりで、右に行ったのだけがぐるぐるぐるぐる上がって行ける。常に上がって行くと、また左に行く部分もある。そっちは対象とするものから遠いほうなんですが、絶対的に有利、つまり間隔も広くつくつてあります、女性ドライバーの方はどうぞとかね。そこは絶対に空いているんですよ、遠いわけですから。

ですからそういう振り分けができる、自然に下手な人はそっちへ行くというのをやっている例が、池袋ですけれどありますよね。あれはなかなか良くできている。

田 中 一律にやらないということですね。

南 條 そうそう。うまいなあっていう感じですね。

松 本 地方都市のスーパーなんかでそういうのありますよ。道から入って一番近くでロットも大きい、そこは女性用なんです。で、男性用は坂道になった狭いところにある。上手だからできるというわけですね。それでうまく集客しているのがありましたね。

浅 谷 共同利用駐車場をもし新たなニュータウンでやるとすれば、やはり道路の設計なり土地利用と一緒に考えておいてもらったほうがいいですね。

南 條 ええ、本当にそうですね。セットですものね。

浅 谷 その道路なり土地利用が決まった上で、駐車場のレイアウトをしますと、やはりどこか無理が出てきますね。

田 中 ただセンターが一挙にできるんならいいんですが、長い時間かけて少しづつできるでしょう。するとご存じのように、最初につくっ

たマスタープランは5年も経つと変えられるんですね。

松 本 それを何回ぐらい変えるかだな（笑い）。

南 條 本当ですね、朝令暮改する人がいるからな。

田 中 ここにデパートがあると言ったって、そんなものは5年も経てばまた変わって別な用途に……というのが実態ですね。やっぱり道路をつくる時と全然違ってしまうんですよね。

南 條 やっぱり南駐ができると、資本に対するポテンシャルは変わってしまうわけですよ。だからやっぱりそういうもんだなあと。つねにニワトリと卵関係というのは、逆転しながら動いているということが、街づくりが動いている実態ですね。

あと浅谷さんが思っておられるような、ひだのある横町というの
は、

土浦などのひとつの土地の利用権に絡んだ歴史のようなものがない限り、なかなかできないんですよ。そうでないものは、いまテーマパークという格好であれこれやっておりますけれど、非常に借り物なんですね。ですからたぶん、いま僕が知っている限りでは、石井和紘君なんかが、そういう意味のちょっとむちゃくちゃ性がありま
すから、それに一種のテーマパークとしての恋路横丁とかね、いう
ようなのをやれ、といえばやると思うんです。でもそこにくっつくべき駐車場というのは、全然違う雰囲気だと思うんです。やっぱり

何かそれらしい雰囲気というのを要求するんじゃないかなという気がしますが、それはセットで、なんかの才能でやってみるとかいうことがあれば……。

浅 谷 神戸のハーバーランドには、地下に入る駐車場があって、上にモザイクと呼ばれる飲食街がありますが、ああいう形なのかな。

南 條 そう。あれだと安心して食べたり飲んだりという感じになると思うんですね。

浅 谷 仮設というのをもうちょっとわれわれうまく使わなくちゃいけませんね。

南 條 街づくりのノリなんですよ、一種のね。

田 中 ちょっとがちがちに考えすぎていましたね。きちんとつくりたがる。

南 條 多摩センターで仮設のコミュニティ館の設計をしましたが、ひとつは公団の方が鉄骨造というのを知らなかったんです。エーッという感じで（笑い）、溶接記号ってなんだって感じで。

浅 谷 その辺にして、どうもありがとうございました。またいろいろと教えてください。

「ベイ・エリアの風景から」
——ふたつのプロジェクトをめぐって——



伊 東 豊 雄

(「新建築」1994年6月号より転載)

自然、歴史、近代の対立——（八代）

夕風の刻に日奈久の現場事務所から見る海は美しい。不知火の海として知られる八代海は天草諸島によって外海から遮られるために、湖のように穏やかで、ちりめん皺のような海面は黄金色に染まる。

日奈久はかつて、九州でもその名を知られた温泉地であった。海岸線に沿ってゆるく曲がる細い通りの両脇には温泉旅館が並び、明治末期には観光客で溢れ返ったという。往時の面影はしのぶべくもないが、今日でも木造3階立ての旅館が7軒も残っていて、わずかに盛時を連想させる。

温泉街の背後にはすぐ山が迫る。落日頃に船から陸を仰ぐと、海の黄金色が折り重なる山々に映り、まるで金屏風のようであったと土地の老人は懐かし気に語る。

沖縄のように、直接南の海に開かれているわけではないが、この地にも沖縄と同じように、焼けつくような陽が照りつけ、屋根を突き抜けるかと思わせるスコールが降り注ぐ。静寂に包まれた夕風の時間に西方の海を見つめていると、ニライカナイ（常世）の存在を確信せずにはいられない感情に陥る。

谷川健一氏によれば、それは死者の国であると同時に、われわれの深層意識の原点であり、われわれが黒潮に乗ってこの列島に辿り着いたときの記憶の航跡を意味するという。

「養護老人ホーム 八代市立保寿寮」はこの不知火の海を埋め立てた土地に計画された。埋立地はいまだ荒漠とした地肌を露わにし

たままである。しかもこの埋立地の中央を数年後には高速道路が縦断する予定で、すでにコンクリートの柱脚は敷地のすぐ手前にまで及んでいる。

新しい建築の敷地はしたがって、一方でニライカナイの存在を確信させる八代海へと開け、他方で八代市郊外に位置する日奈久の温泉街と向かい合う。強い日射しの太陽と、その太陽が落ちていく西方の海に対し、息が詰まりそうなスケール、しかし日本人ならば誰でもが思わず安堵の息をつくであろうヒューマンスケールで構成された温泉街は奇妙なコントラストを示している。埋立地はこのふたつの風景の狭間に割り込むように存在するのだが、それはどちらの風景に同化することもできず、宙に浮いたままむしろふたつの風景を切断するように位置している。いい換えれば、これら3つの風景は融和することなく、それぞれ勝手に自立しながら併存しているのである。

ニライカナイへと連なる海、寂れた温泉街、埋立地と高速道路、対峙し合うこれら3つの風景を自然、歴史、近代（テクノロジー）という対比に置き換えてしまうのは大雑把にすぎるであろうか。しかし考えてみれば、このコントラストは日本の海浜都市の一般的な光景である。東京、横浜、大阪、神戸、福岡といった大都市からもっと小さな地方都市に至るまで、スケールこそ違っていても、いずれの都市もこれら3つの空間を隣接させながら存在しているのである。

とりわけ千葉の幕張海岸から東京ディズニーランドのある浦安、東京テレポートタウン、羽田空港を経て横浜のMM21に至る東京湾

岸のエリアは、そのような対立の構図の極限的ともいえる状態を示している。日奈久では対立といつても、圧倒的な海や強い太陽の日射しからは、われわれが自然そのものに覆い尽くされていることを実感するが、東京湾では壮大なスケールで拡がる人工の土地が海や太陽を駆逐しているような印象さえ受ける。

「3年ぶりに東京湾岸を船から見た。いつもここを訪れると、言葉にならないほどの感慨に捕らわれる。東京の内側にいると見ることのない、この都市の凄まじさが垣間見えるからだ。ベルトコンベアの上を無人で滑る無数のコンテナ群、途方もなく積み上げられた廃棄物の山、汚れた海とその上を走る各種運搬船の数々。ウォーターフロント、というよりもそこは巨大な都市のバックヤードを想わせる。

……（中略）……

しかしづか3年の間に湾岸は大きく変わっていた。巨大なエイリアンの背後、すなわち外側にあったペイ・エリアは、いつの間にか新たな内部に変わりつつあった。品川から晴海に至る湾岸にはおびただしい高層ビルが建ち並び、有明の埋立地に向かって陸側から何本もの道路が海上を結び、夢の島に隣接する人工島は複数のパイプで既存の都市と結ばれようとしていた。そして人工島に林立する信じ難い数のクレーン。120mの高さにある横断橋の橋脚の上部に立つと、この新しく生まれつつある都市に集中するエネルギーの膨大さには言葉を失う。ただ茫然とするばかりだ。歴史に対する感情などは完膚なきまでに叩きつぶされる。おそらく数年内には、この人工島に何十本もの高層ビルが建ち並び、都市活動が開始されるに

違いない。それはあたかもエイリアンに接続された高性能の人工臓器のようである。

ここに誕生しつつあるのは、かつてわれわれが体験したことのないまったく新しい都市空間であろう。乾き切った均質な土地に建つ建築群、それらはすべてゲニウス・ロキを失っているだろう。ここまで建築が土地から離脱するのは感動的でさえある。」(拙著「サラン・ラップ・シティの建築風景」——『現代思想』1992年9月号より)。

すでに2年近い前の文章であるから、今日までの間に横断橋は「レンボー・ブリッジ」として開通し、巨大なビルもその姿を露わにしつつある。エイリアンの人工臓器は活動を開始しているのである。

この人工島に対する言葉にならない感慨や茫然自失の感情は、ある種の脱力感に結びつけられる。おそらくそれは、われわれが都市と考えてきた空間概念とのあまりの隔たりであり、間もなくわれわれはこれほどに乾いた人工的な均質空間に住み始めるのだろうかといった感慨に由来するのである。おそらくこの土地の上では、われわれがこだわってきた建築という概念なんぞは何の意味ももたないようと思われてくるのである。この土地を埋めていくであろう建築群をはたして建築と呼んでよいのだろうか、と問いたくなるほどに、それらのスケールの異常さと土地からの離脱ぶりは凄絶である。先の3つの言葉を繰り返せば、近代(テクノロジー)の空間はもはや自然や歴史的空间と到底融和し得ない地点に到達してしまったようを感じられるのである。

自然、歴史、近代の対立——（つくば）

今回のもうひとつのプロジェクト「つくば南駐車場」の敷地はつくば研究学園都市の中心部に位置している。磯崎新氏による「つくばセンタービル」(本誌8311)からはほんのわずかな距離にある。「つくばセンタービル」が竣工したとき、それはこのニュータウンの中で周辺から妙に浮き上がって見えた。それは正しく磯崎氏の意図であった。しかし10年以上も経過した今では、この建築ですらタウンセンターとして環境にはまり込んで、落ち着いた佇まいを示している。砂塵を巻き上げていた土地もいまでは緑が生い繁って建築群の間を埋めている。既成市街地に比較すればまだ空地が目立つとはいえ、工事途中の建築数も減少して、新しい街は一応の安定期にはいったとみてよいのであろう。

つくば研究学園都市は、戦後につくられた日本のニュータウンの中でも近代都市計画理論にもっとも忠実に計画されたという点で、群を抜いている。それはつくばの地理的条件が、他のニュータウンのような既成大都市のベッドタウンとはなりにくい完結性を保ち得たからである。磯崎氏は「つくばセンタービル」の発表に際して、次のように述べた。

「ニュータウンの計画上の特性は、日本の戦後における他領域の巨大プロジェクトと同様に、近代主義的な概念と方法を、優等生的に過ぎるとみえるほど典型的に、日本的な土壤に定着させようとするものだった」。そして「ここにおける都市計画が、基本的に下敷き

にしたのは、おそらく、ハワード以来の田園都市の流れを汲むものであろう。元来この概念は、集中化した高密度の西欧都市の批判として生まれた。田園的な条件の中に都市を組み立てるわけであるから、実は矛盾しているのだが、どういうわけか20世紀になって生まれた都市計画の空間的なイメージは、過激も保守もおしなべてこの単一のイメージにとらわれていたといってよい。それゆえに、つくば研究学園都市が、低密度の、道路と緑が支配する都市空間をめざしたことは、それが近代的な都市の典型的なイメージとして容認されていたわけだから、当然のことであったろう。」（「都市、国家、そして〈様式〉を問う」——本誌8311より）。

このニュータウンが理想として掲げた緑と車に対する十分な配慮は、ル・コルビュジエの描いた未来都市のイメージにも共通するものであった。車のスケールを中心に据えたモデュールの設定、中心部においてペデストリアン・デッキのネットワークをめぐらせた人車分離のシステム、街路にそったエリアへの植栽といった基本原理は計画通りに実施され、今日の中心地区の空間が形成されている。確かにニュータウン内を歩いていると、緑は既存の都市空間より多いし、予想通りに車を中心とした社会が形成されている。

だがこれが、20世紀が100年がかりで描いてきた理想的都市像なのかと問われれば、誰しも考え込んでしまうに違いない。ペデストリアン・デッキによる歩車分離が、人びとにそれほど魅力的な空間を提供しているようにも見受けられない。それ以上に問題なのはパーキング・スペースである。中心地区を高層ビルの上から眺めると、異常に目立つ。空地のほとんどは味も素っ気もないパーキング・ス

ペースである。緑もなく、むき出しの地肌かせいぜいよくても簡易舗装されただけの地表面が露わにされている。それはニュータウンのパースペクティブには描かれなかった裏の空間であり、ネガティブなスペースである。アメリカの都市で次々に起こる凄惨な犯罪がパーキング・スペースを舞台としている事実がそのネガティブさを物語っている。

つくば研究学園都市はけっして埋立地に形成されたわけではないが、その用地は自然とも、ここに存在していた集落とも一旦切り離され、完全に自立した系として計画された。その点では先に述べた埋立地の自然、歴史、近代という対立の構図はそのままここにも適用される。事実ニュータウンのエッジ、つまり計画地と以前から存在していた農地との境界の風景は異様としかいいようがないコントラストを示している。わずかにそれらを連続させるのは緑であるのだが、ニュータウンの表層を覆っているこの緑も、埋立地同様に乾いた均質な土地を隠蔽するための手段といったらいい過ぎであろうか。

ペイ・エリアのスケール

建築と異なり、都市空間の形成にははじまりはあっても終わりはなく、それは絶えず変転を重ね続ける。都市は人間の意志というより、われわれの政治、経済、文化などのあらゆる活動の総体的現れである。したがって、いかに計画的につくられた都市であったとしても、それらを前にして計画が成功したとか失敗したということは

あり得ないだろう。ヒューマン・スケールというような概念にしても、時代と共に容易に変わってしまう。ベイ・エリアのスケールに少しでも慣れてしまうと、つくばのグリッドや新宿西口のグリッドですら何らの違和感を抱かなくなってしまうのである。鈍感なのか、それとも貪欲なのか、大概の人間は新しい環境に否応なく馴染んでいってしまうのである。

つくばのニュータウンのショッピング・センター周辺に車を停め、買い物袋をさげて子供と一緒に立つ楽しそうな若い主婦の姿を眺めていると、あの茫然自失するほどに荒寥とした東京テレポート・タウンの土地も、いずれ建ち並ぶ高層ビルの足下で、陽光を浴びながら談笑するビジネスマンやOLで充満するのではないかと想像されてくる。はたしてここは人間の住むべき場所なのかとか、この途方もないアンチヒューマンなスケールを入りとは超えられるかといった危惧は、私のような建築家の独りよがりな思い過ごしのようにも思われてくるのである。

だが成功・失敗は問わないにせよ、この近代主義の計画論に基づいた開発行為が至るところで、自然とも歴史的空間とも融和せずに対峙している事実だけは否めない。計画論自体が融和する論理をもち得ていないし、融和しようとする意志ももち合わせていないからである。そこには現代のテクノロジーの結集がある、といわれても、その空間から感じられるのはありのままのテクノロジーの即物的な表現ではなく、テクノロジーの存在を誇示する象徴的な表現ばかりである。わずかに表層をグリーンでカバーする程度の処置で対峙の構図が解決されるはずもあるまい。

近代の計画論が自然とも歴史空間とも同化せずに自立した空間を形成しようとするのは、現実を否定し、現実の彼方に自立したユートピアを形成しようと試みた今世紀初頭の理想主義的な姿勢の名残りであろうか。ル・コルビュジエの「300万人のための現代都市」やパリの「プラン・ヴォアザン」計画が、いかに既存の都市空間から自立しているかを見れば、この事実は理解できる。この、当初社会改革的な性格を担った近代主義の運動は、わが国では60年代にすでにエスタブリッシュされ、いまや逆に自然や歴史的空間を駆逐し踏みにじろうとさえしかかっているのである。

透明な関係を生み出す装置

ふたつのプロジェクト「養護老人ホーム 八代市立保寿寮」「つくば南駐車場」を前にして考えたことは、いかにして自然、歴史、近代という3つの空間が対立する構図を変革できるか、であった。いい方を換えればそれは、近代をベースにした平坦な土地の上に建築をつくることによって、いったん排除された自然や歴史的空間との関係を回復する作業であったといえよう。

日奈久の埋立地は東京のベイ・エリアとは無論比較にならないスケールであるが、ゲニウス・ロキを喪失した乾き切った土地のことには変わりはない。しかもこの土地に計画されたのは若者のための施設ではなく、人生の最後の時間を過ごそうとする老人たちの居住空間であった。当初われわれは、この土地を樹木や花で埋め尽くさない限り老人たちの生活空間を保証することは不可能と考えた。

しかしこの土地に何度も足を運ぶうちに次第にわれわれの考えは変わっていました。冒頭に述べた通り、この土地を圧倒的に支配しているのは南国の太陽と不知火の海であった。われわれがこの建築において果たすべき最大の課題は、温泉街とこの美しい海とを結びつける〈場〉を提供することであった。それは双方に開かれた〈場〉であり、その間に透明な関係を生み出す〈場〉をつくる作業であった。透明な関係とは既存市街地と海の間に壁を立てるような関係ではなく、相互に重なり合うような関係である。老人たちは乾いた埋立地の上で閉ざされた生活を送るのではない。彼らはいつも自分たちの育った日奈久の街や背後の山々に抱かれつつ、他方で西方の海を眺めながらニライカナイに想いを馳せることができるようにするのである。このとき建築は老人たちの生活を保障するパッケージではなく、ふたつの風景を結びつける装置として自ら機能し始めるに違いない。

〈八代〉が異なる風景を結び合わせる装置であるとするならば、〈つくば〉は人と車という異なるスケールの調整装置であった。つまり人車分離の原則に基づいて走行してきた車は、減速しながらこの建築内にみちびかれ、パークして歩行者へと転換する。通例のように歩行者のスケールでつくられた建築というパッケージの中に車が導入されるのではなく、ここでは飽くまで車のスケールの空間(道路)が建築内にまでそのまま連続的にもち込まれるのである。その連続性によって、ニュータウンのダイナミックなスケール感は建築自体にまで表現されることになるであろう。そしてまた、これまでネガティブなままに放置されてきたパーキング・スペースを明るい

ポジティブな空間へと変換することもこの建築の重要な課題であった。大きなスパンのストラクチュア、屋外空間のようにダイナミックな構成、内／外の連続を損なわないファサードなどによって、従来のパーキングの陰惨な印象を少しでも払拭したかったのである。

ニライカナイへの夢

ベイ・エリアの壮絶なスケールで拡がる平坦で均質な土地、21世紀にわれわれが住むであろう都市空間を目の当たりにすると、正直なところ、私は建築に何が可能なのか、答に窮してしまう。これらの土地が、われわれのもじ合わせていたヒューマン・スケールを失効させたのと同様に、それは建築家としてのわれわれがどこかでいまだ抛りどころにしているコミュニティという概念をも根底から打ち碎く。

確かにいま、われわれの集まって住む共同体という概念は決定的に変わりつつある。この事実を客観的に見つめ直し、われわれの心の片隅に残存するヒューマニズムへの信頼も断ち切って、まったくの白紙の状態から建築を組み立て直す作業に取り組まなくてはならない時期に差し掛かっている。

これまで私は、観念的な都市を描き、その内部に観念的な建築を構築してきたように思う。こうした作業は自己のイメージを展開させる、という意味では有効性をもち得たけれども、もはやその段階は過ぎた。いかにささやかであっても、現実の建築として何が可能なのかを一刻も早く示さなくてはならないように感じている。

だがいかに乾き切った人工の土地にも、海からの涼風は吹き抜け
ていくし、黄金色の夕凧は訪れる。この人工の土地の上にいても人
びとは、ニライカナイへの夢をどこかで共有できるのだ、と思わず
にはいられない。

「つくば南1駐車場の設計趣旨について」

●
富永謙

(伊東豊雄建築設計事務所)

(「新建築」1994年6月号より転載)

科学博を皮切りに、つくば学園都市は急速に整備が進み、今や茨城県3番目の都市に急成長している。100mを越す街区割り、片道3車線の道路と広いペデストリアン・ウェイ、街を覆う豊かな緑……車社会をベースに計画されたこの街には、駅を中心に自然発生的にできた都市とは異なる、おおらかなスケールの、整然とした街並みが広がっている。南駐車場は、そうした街のインフラ施設として計画された2番目の立体駐車場である。

駐車台数は720台、ショールームをメインに数種のテナントを入れた複合施設である。敷地は街の中心地区で、道路と歩行者専用ペデに挟まれたスーパーブロックとなっている。この敷地の特殊条件に従って、車路によって敷地を分離せざるを得ない駐車場の機能を上部に配し、その下にテナントエリアを設ける構成が採用された。

施設の中心である駐車場部分は、5層の駐車スペースと、その外周に取りつく上り、下り専用のスロープからなる。利用者は、入口ゲートからアールのついたスロープを一気に上り、パラレルに並んだウイング状のスロープを経由して、空車階にダイレクトアクセスが可能である。本体から切り離されたこの直線スロープは、各層の駐車台数を最大限に取るという、機能的な条件から導かれた形式であった。結果的に、利用者にとってストレスのない単純明快な平面と建物の高さを低く抑えた効率的な設計が可能になった。

こうしてでき上がった駐車システムは、構造デザイナーにより、大胆かつ繊細な構造が与えられ、さらにFR鋼の使用による無被覆設計が可能となり、シンプルな構造をストレートに表現するという当初のコンセプトはより明快になった。

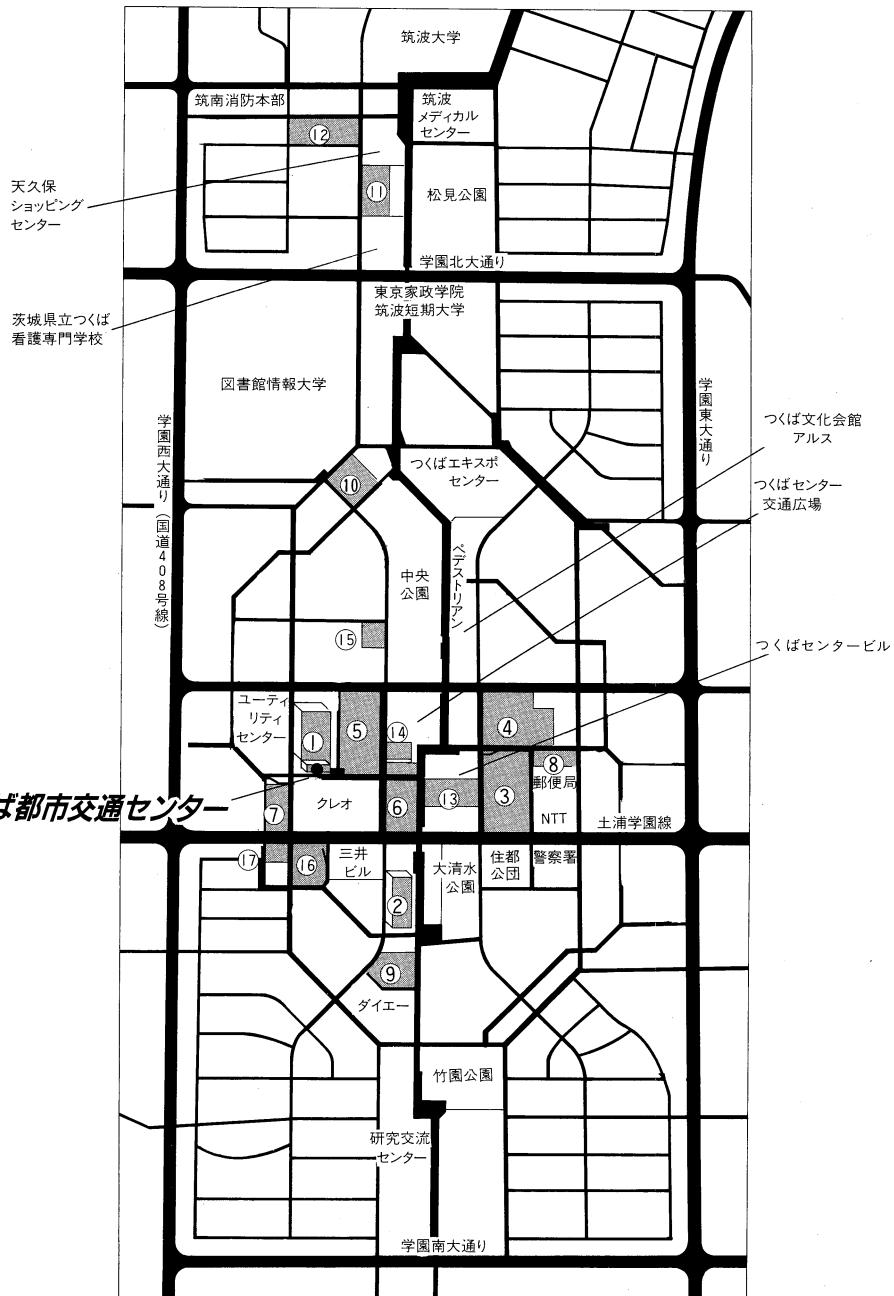
このダイナミックなスケルトンは、縦横にリズミカルに並ぶアルミルーバーによって程よくコントロールされ、縁多いこの街に、軽やかなコントラストを形成している。

一方、駐車場階の下のテナントエリアは、東西の道路に自由に通り抜けできる、オープンなモールを中心にレイアウトされた。ガラスのスクリーンやフロストミラーといった素材によって構成された、この透明感のある、都市的な空気に満ちた空間は、科学情報都市つくばのゲートとして、また、高速で移動する車からヒューマンなスケールへの接点として、人びとが行き来し、集うアトリウムとして機能している。

現在、3番目の立体駐車場がこの近くで計画されていると聞く。将来的にはこれらの駐車場間のシャトルバスでの巡回や、すべての駐車場の一元管理、道路管制システムとの組合せといった、駐車場を核とした街づくりも提案されている。これからの中社会を模索する実験都市つくばにおいて、街づくりへの新たなプログラムとして、通常の建築にはないスケール感と、柔らかなシンボル性をもった、新しいアーキタイプとしてインプットされる南駐車場が、どのように利用されていくのか、見守っていきたい。

資 料

つくばセンター地区と駐車場の位置



平成 6 年 9 月現在

No.	駐車場名	収容台数	備 考
1	つくば西	1,036	立体
2	つくば南1	706	//
3	中央 1	244	平面(暫定利用)
4	中央 2	363	//
5	中央 3	422	//
6	中央 4	140	//
7	中央 5	94	//
8	中央 6	70	//
9	南 2	184	//
10	北 1	157	//
11	北 2	176	//
12	北 3	268	//
13	センタービル地下	59	地下
14	ターミナル	34	平面(暫定利用)
15	ターミナル 北	41	//
16	仮設 B	138	//
17	仮設 D	45	//
	計	4,177	

T U T C ライブライマーー 一覧

1. (シンポジウム) つくばの交通問題を考える

2. (レポート) つくばのバス輸送のあり方

3. (シンポジウム) つくばのバス交通を考える

4. (レポート) つくばセンターの駐車場利用調査

5. (レポート) つくばの交通に関するアンケート

6. (シンポジウム) つくばの交通をどうするか

7. (座談会) 地方都市と交通—つくばの問題を中心に—

8. (市民レポート) 自転車のあるつくばの楽しい生活

9. (座談会) 筑波研究・学園都市の草創期を語る

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

座談会

つくばの南1駐車場をめぐって

TUTC Library—11

発行日 平成6年12月

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 FAX0298(56)0311

非売品

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】