



Tsukuba Urban  
Transportation Center

TUTC Library—25

平成11年3月

●座談会

# 土浦・つくばの これから関係について



Tsukuba Urban  
Transportation Center

平成11年3月

●座談会

# 土浦・つくばの これから関係について



浅谷 陽治  
(プレゼンテーション)



西谷 隆義



松本 治郎



吉岡 昭文



中野 正吾



熊谷 良雄



渡辺 満枝



岩波 嶺雄  
(司会)

敬称略

## 座談会 土浦・つくばのこれから関係について

日 時：平成11年1月26日

場所：つくばウェルカムプラザ

プレゼンテーション・浅谷 陽治  
(株)都市開発技術サービス 代表取締役社長

座談会出席者  
司会・岩波 領雄 ((株)常陽新聞社 代表取締役社長)

熊谷 良雄 (筑波大学社会工学系教授)

松本 治郎 ((財)常陽地域研究センター 研究部長)

中野 正吾 ((有)筑波ハム 代表取締役会長)

吉岡 昭文 ((有)筑波山江戸屋 取締役社長)

西谷 隆義 ((学)筑波研究学園 理事長代行)

渡辺 満枝 ((株)EMMY 代表取締役)

敬称略



## ごあいさつ

大 白 (財)つくば都市交通センター理事長の大白でございます。本日は大変お忙しい中、当座談会にお集まりいただき誠にありがとうございます。私ども財団は、筑波研究学園都市中心地区の交通の円滑化を図るために、中心地区におきまして一元的に駐車場を建設し、管理することを活動の中心におく組織であります。一方、公益事業の一環といたしまして交通問題、都市問題等をテーマに座談会やシンポジウムを開催し、あるいは調査研究を実施し、その成果を「T U T C ライブラリー」として冊子に取りまとめ、広く地域、市民の皆様方のお役にたつよう努めているところでございます。このライブラリーも既に24回を重ねております。

本日は第25回目の企画といたしまして、「土浦・つくばのこれから の関係について」をテーマに座談会を開催させていただきました。

ご承知のように、筑波研究学園都市は昭和38年にその建設が政府により決定されてから34年を経ました昨年、新住宅市街地開発事業の終了を迎えました。研究学園都市形成のステージも第3ステージに移り、同じく昨年、「研究学園地区建設計画」、「周辺開発地区整備計画」が全面改定されたところであります。

この間、「つくば」と「土浦」両都市の関わり、それぞれの都市問題等も初期段階から大きく変容いたしております。また、現在、広域計画では平成17年に予定されている常磐新線の開業に向けての建設、これに関する沿線開発計画、さらに牛久も加わった「業務核都市構想」

や圏央道の計画も進行している中、「つくば」では今年6月の「国際会議場」開設、「土浦」では、中心市街地の活性化の検討等、新たな展開が始まっております。

このようなときに、これから時代に向かって、広域都市圏の中心にある「土浦」と「つくば」の現状を確認し、今後それぞれの都市特性をどのように醸成していくか、どのようにかかわり連携していくべきかを議論し、今後の展開についてヒントを得ておくことは極めて意義あることと考え、本日の座談会を企画いたしました。

初めに住宅・都市整備公団「つくば開発局長」および当財団の理事長を歴任され、現在、株式会社都市開発技術サービスの浅谷陽治社長に「プレゼンテーション」をお願いし、その後、座談会をお願いしたいと思います。

ここでご出席の皆様を紹介させていただきます。まず、冒頭「プレゼンテーション」をいただく浅谷代表取締役社長です。

次に座談会メンバーです。株式会社常陽新聞社の岩波嶺雄代表取締役社長でございます。岩波さんには座長をお願いいたしたいと思います。財団法人常陽地域研究センターの松本治郎研究部長。筑波大学社会工学系の熊谷良雄教授。有限会社筑波ハムの中野正吾代表取締役会長。有限会社筑波山江戸屋の吉岡昭文取締役社長。学校法人筑波研究学園の西谷隆義理事長代行。株式会社E M M Yの渡辺満枝代表取締役。以上、7名の皆様方です。

それぞれのお立場、観点でこれまでの経緯と現状の評価、今後の展望と望まれることなどをお話しいただければ、誠に幸いと存じます。

それでは、どうぞよろしくお願ひいたします。

## プレゼンテーション

浅 谷 今日の座談会の前に何点か話の糸口としてお話をさせていただきたいと思います。私は昭和39年から46年にかけて公団に在職し、つくばの計画段階、用地買収、工事着手、そして研学事業の初期の段階と、昭和57年から3年間、科学万博会場の基盤整備を中心とした仕事を担当いたしました。



それから昭和63年から8年間、今日の座談会の企画をしておりますつくば都市交通センターで、駐車場を中心としたつくばの交通問題にかかわって、この地域の成長発展を見てまいりました。

私の経験からしますと、都市を計画し、つくるという立場に主としてかかわってきましたので、今日の私の発言につきましてはそのような立場になると思いますので、よろしくお願いします。

### マスタープランにおける両市の関係

つくば都市交通センターで先般おこなった「つくば・土浦の交通に関するアンケート」の中に、「両市の市民がそれぞれ相互のまちについてどういう印象を持っているか」というアンケートをいたしましたので、その紹介をさせていただきまして、今日の座談会の材料にしたいと思います。

まず最初に、この筑波研究学園都市は、昭和38、39年の段階でマスタープランを最初に策定したわけですが、そのマスタープランの段階における土浦とつくばの関係について、どういう議論がされたかをまずご紹介させていただきます。

ご承知のように土浦は県南随一の中心として、歴史をもったまちであります。この新都市の計画にあたりまして、「新しい都市センターをつくるべきかどうか。すでにある土浦の都心部、中心市街地を強化して都心機能をそちらに依存するべきではないか」という議論がされました。

その中では「新都市は完全な自立都市としての考えではなく、土浦との結びつきを強化し、かなり意識して関係を強めるべきではないか」という意見もありました。

また、土浦はすでに立派な商業としての中心で、かなり広い後背地をもっていることもあり、このつくばもその領域に入っていたので、「それを積極的に利用すべきである」という意見です。

しかし、いろいろな議論の中で結果的には、「その空間的な条件であるとか、ある程度離れた距離にある」ということ、「都心も含めて新しい都市をつくるべき、自立性をもったまちにするべきである」、あるいは「将来にわたっての都心活動も積極的に利用するべきだ」という議論があり、結果的には「新都市内に強力なワンセンターシステムによる中心をつくる」という答になったわけでございます。

しかしながら、建設途上にはいきなり都心があるわけではないので、土浦依存となります。最終的にも、土浦の得がたいいろいろな歴史のある都市空間の長所などを考えて、「お互いに孤立することなく、ツ

イン・コア、2つの中心として、お互いに補完し合いながら計画すること。そのために8km離れた両市の間に新しく土浦学園線という幹線道路を結ぶ」というマスタープランになりました。

また、「この両市の都心が完全にスプロール化でつながらないよう、中間地域にある程度緑地をもつべきだ」という意見もございました。その様な意見がマスタープラン段階に行われた結論であったわけでございます。

---

### 新つくば計画

---

次に、その後いくつかのマスタープランの上位計画が国レベル、あるいは県レベルで策定されました。“新つくば計画”、“グレーターツクバ計画”、“業務核都市基本構想”、“首都圏整備計画”、“筑波研究学園地区の建設計画”“国土庁の建設計画”といった上位計画が策定され、あるいは時間を経て一部改定されて現在にいたっています。

その中で代表的なひとつとして、平成元年に策定されました国土庁による“新つくば計画”の中で土浦とつくばの関係について、触れていることを紹介させていただきます。その中では「つくばと土浦と牛久を3極の構造で100万都市圏の中心として位置づける3核構造による中心核を形成する」ことが提案されております。

3つの核はそれぞれの特性をもって、それを生かしながら相互に補完し合う核づくりを目指す。広域的には、それらの3核で構成される全体がひとつの総合的な核として、センターとして機能する。そういうことが提案されています。

---

### 第3ステージのまちづくり

---

それから次に、1番最近の平成10年の4月に改定されました、国土庁による「筑波研究学園地区の建設計画」というのがございます。科学万博からの第2ステージで地域に新たな飛躍がされ、研究学園都市建設事業は完成した段階に来ていて、これからはさらなる常磐新線の開発も含めて、「第3ステージのまちづくりを目指す」ということです。基本目標として、第1に科学技術中枢拠点都市、第2に広域自立都市圏中核都市、第3にエコライフモデル都市という3つの基本を策定いたしております。

そういうことで、上位計画についても土浦、牛久、つくばという3つの都市の関係の強化を目指すことが、一貫して目標として定められてきたわけでございます。

3番目に、基本的なマスタープランを前提といたしまして、両市の関係、特に物理的な関係、「道路整備を中心とした交通施設としての関係がどう進められてきたか」ということをご紹介したいと思います。

---

### 土浦一つくばの道路交通

---

まず最初に、先ほど申し上げました土浦とつくばを結ぶ幹線街路、広幅員である4車線の幹線街路の整備が急がれ、昭和48年に供用を開始されております。直ちに土浦一花室間のバス路線が設定されて、開

通しております。それから昭和60年の科学万博が行われるわけですが、その準備として土浦高架道が昭和60年に完成されております。

科学万博開催時には土浦駅と会場間を結ぶシャトルバスの路線として土浦高架道が利用されました。その当時は結果的には間に合わなかったのですが、「新交通システムを利用する」という前提での設計になっております。新交通システムは昭和52年に、路線の一部となる、センターと大学病院の間1.5kmの事業採択がされております。

しかし、経営収支の見通しと事業主体の議論がうまくいかなくて、結果的には57年に休止状態になっております。その延長として、最近公団と県の事業ですが、花室トンネルがつくばの都心部に完成しております。

それから両市を結ぶ道路としては、当初は新しい土浦一学園線と土浦一野田線などの在来の路線が主たる道路であったわけです。けれども、車社会が急速に進展し、両市を結ぶ道路として、その後、今の野田線を含めて中央通り、南北大通り、平塚学園線の延伸が計画されました。ただ、結果的には一部改修はされましたものの、完成を見ておりません。従って両市の連絡は、主として土浦一学園線に依存せざるをえないというのが現実です。

それから最近、土浦の方向とは違うわけでございますが、常磐線のひたち野うしく駅が開設された結果、それがつくばセンターへの入り口として機能を始めております。

平成10年の3月に新駅が開設されたわけですが、常磐線へ連絡するバスの乗車人員の増減をご説明しますと、つくばセンターから新駅までの便は25分で到達でき、50往復、1日1100人の乗車人数となってい

ます。

その結果、荒川沖センター—筑波大学間の路線については 1 日 2000人であったのが、500人減、土浦駅—センター—筑波大学線は 2800人が、同様に500人減となりました。便数も土浦、荒川沖に匹敵するだけの便数が、現在ひたち野うしく駅に結ばれていて、従来の土浦がつくばへの玄関であった性格がうすくなっています。

---

## 新交通システムの問題

---

もうひとつ触れておきたいことは、新交通システムの問題です。これにつきましては、常陽新聞から出された「徹底取材つくばの現在 1996年夏」にかなり詳細に紹介されております。研究学園都市の関連の事業として計画されたのですが、結果的には経営的に厳しいということで、現在頓挫しているわけでございます。

また、その新交通システムを成立させるための土浦—つくばの中間に沿線開発が企画されたわけですが、ご承知のように宍塙の大池と天王池の開発についても、環境問題等の理由で進んでおりません。むしろ、現在は「新しい常磐新線沿線開発の葛城地区の都心部と、このつくばのセンター中心部をどう関係づけるか」あるいは「このセンターをむしろ葛城地区の中心に広げていく」ことの検討が積極的に進められていると思います。

以上、土浦とつくばを交通の面で機能的に結びつけるという計画は必ずしも順調には進んでいないのが現実かと思います。

---

## 交通に関する実態調査から

---

さて、次に今日の議論の参考にお手元にお配りしてある、「つくば・土浦の交通に関するアンケート」というのがございます。平成8年の6月に行われたつくば都市交通センターによる調査ですが、これのご紹介をいたします。

交通に関する調査に合わせて、「それぞれの市民が、それぞれの中心市街地についてどういうイメージをもっているか」あるいは「どれくらいの利用をしているか」ということを併せて調査されておりますので、両市の関係についての市民の意識を知る上で参考になると思われますので、簡単にご紹介させていただきます。

(調査内容の説明は省略します。TUTCライブラリー21「つくば・土浦の交通に関するアンケート」平成9年12月をご覧下さい)

---

## まとめ

---

最後にまとめを申し上げさせていただきます。住都公団が行ってきた都市開発事業は、すでに36年を経てようやく最終段階に入り、終結しようとしております。公団の事業目的、言い換えれば国の都市建設事業の目的はほぼ達成したと言われています。公団事業、面的整備事業はどうしても、ある限られた範囲における物理的な基盤整備であるとか、施設整備を中心としたものに限られてしまいます。

しかし、つくばのこういった事業のように、広大な地域にわたって人口十数万のニュータウンを建設することは、その地域にとりましては、その周辺を含めて、かなり強大なインパクトを与えているわけです。土浦に対してもいろいろな意味で影響が与えられ、それを無視することはなかなか難しい。土浦の市民がつくばの中心市街地の商店街に買い物を行っている、あるいは食事に行ってしまうことが起きておりまし、土浦でやっていたお店の方がつくばでもお店を開くことも起きているわけでございます。

土浦とつくばの関係につきまして、当初の議論をご紹介しましたが、途中の段階でも大きな議論がされています。どうやって緊密に結ぶかという議論の一環として、新交通システム、あるいはガイドウェイ・バスについてもかなり熱心に議論され、その一部は高架道といった形で実現したわけです。

あるいは「両市を結ぶ幹線街路をもっと増やすべきではないか」とか、「土浦市内に関連して、ある程度の都市開発を公団事業の一環としてしたらどうか」あるいは「商業活動の交流をもっと積極的に行つたらどうか」ということについて、検討も行われたわけでございます。

しかし同時に開発事業者としては限度があり、「行き過ぎについても意識しなければいけない」となったのも事実です。

先ほどのアンケート調査で両市の「市民の交流についてどう考えているか」ということを紹介しましたが、「これからどう育っていくかをどう読み取るか」ということは座談会では是非お話しいただきたいと思います。

私がひとつ感じておりますのは、つくばは——この辺北関東一帯全

部そうですけれども——かなりの車社会であるわけでございます。先ほどの資料にもあると思いますけれども、1世帯あたりつくば市は2.3台、土浦市は2.0台という、かなり車の保有率の高い地域でございます。また、非常に道路の整備の状況がよく、魅力のあるポイントがあれば、そこに車で人が集まることが容易にできる地域でございます。

また、クレオに対する来店者に調査をいたしますと、「なぜ来たか」という理由のかなり重要なもののひとつに、「途中が非常に快適で駐車場も十分あるから」ということが、かなり上位に上げられているのが、その象徴としてわかると思います。

このような車社会の地域においては、ある意味では都市を行政的に区切る意味がだんだん少なくなっているかと思います。クレオには、水戸の人も柏の人も、かなりの時間はかかるかもしれないけれども、容易に買い物にみえています。

また、逆に言いますと、容易に移動ができることは、都市間の競争、地域間の競争が激しくなることだとも言えると思います。

そういうことを踏まえて、先ほどご紹介しましたように土浦とつくばの関係を上位計画、あるいはマスタープランではかなり考えていたのですが、そのためには、「単にハードの問題に限らず、もっと幅広くどうあるべきか」ということを議論しなければいけないのではないか。

両市のそれぞれの特徴を生かして、両市民が積極的に交流することが望ましいわけです。今日のようなつくば、土浦両市のあり方についての議論が今後積極的に行われてほしいと思います。

どちらかと言いますと、つくば市民の関心は南のほうに、常磐新線

を通して東京のほうに向いています。つくば市民にとって、土浦はどちらかというと心理的な距離が遠くなっているのではないかという気がしてならないわけです。

それでいいのかどうか、今日いろいろと皆さんにお話し合いをしていただければ、たいへんありがたいかと思います。

以上で私の話を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

人口推移 (千人)

	平成元年	平成5年	平成10年
つくば市	140 (100)	152 (108)	162 (116)
土浦市	126 (100)	131 (104)	135 (107)
牛久市	61 (100)	66 (109)	71 (118)

( ) 内 平成元年を100とした指数

## 座談会

岩 波 今日は座談会「土浦・つくばのこれから  
の関係について」ということで、6人の  
方々に出席していただきました。順次ご紹  
介させていただきます。

最初は、今年ちょうど創設されて30周年  
をむかえる常陽地域研究センターの研究部  
長、松本治郎さんでございます。次いで筑  
波山の中腹で老舗のホテルを経営していらっしゃる江戸屋の吉岡昭文  
社長でございます。3人目は科学万博のときにコンパニオンの教育を  
担当され、その後“EMMY”という研修などをなさる会社を設立さ  
れました渡辺満枝さんでございます。4人目は手づくりハムで知られ  
る筑波ハムの中野正吾さんでございます。5人目が学校法人筑波研究  
学園の理事長代行で専門学校を運営され、また、昨年『つくばー21世  
紀の軌跡』という本を著されました西谷隆義さんでございます。最後  
になりましたが、筑波大学社会工学系教授の熊谷良雄先生でございま  
す。先生には「土浦の中心市街地の活性化」の委員長として、昨年の  
春以来検討されていることも含めて、今日はお話しいただければと思  
います。

前段の基調報告で、浅谷前理事長さんから、「この間つくばはどう  
いうふうに動いてきたか。その中でも特に土浦・つくばの関係で、土  
浦がどのような位置でとらえられてきたか」というお話をございまし



た。また、ごく最近の交通アンケート調査をもとにした現状の報告もございました。

30～40分という丁寧なお話だったわけですが、少し乱暴に整理させていただきます。昭和38、39年、まさにつくばの研究学園都市の建設が始まったころは、当然でございますが、つくばには広大な山林、平地林と農地がひらけっていて、特に商業的な集積はほとんどみられなかったと思います。

当時土浦は、水戸市と県内の商業を二分する大きな商勢力をもっていました。それがバックグラウンドのひとつになり、また、東京とつくばを結ぶ、常磐線の最寄りの駅ということで土浦が着目され、ツインシティー、つまり土浦とつくばが2つの兄弟のような都市として発展する観点から計画が組まれてきたのも事実であろうと思います。

ただ、ツインシティー論にとってと言いましょうか、大きな変化になったのは、やはり先ほどちょっと触れられていた、昭和60年の科学万博の開催に向けて、つくばの都心部の充実が格段に進んだことでした。また、周辺でいろいろな企業が活動するような工業、研究団地の開発も進みまして、言ってみれば、つくばの自立都市的な発展の方向が出てきたと思います。

そして現在、「第3ステージ」という表現もありましたけれども、つくば地域ではいわゆる常磐新線の沿線開発とか、成田と結ぶ首都圏中央連絡道路、また国際会議場のオープンなどで、ますます総合的な都市として魅力を増そうとしている。

もう一方、土浦の方は先ほど申し上げましたけれども、昭和50年代前半あたりが商勢力のピークでした。それから20年近くになり、「地

盤沈下」というのは表現として妥当かどうかわかりませんが、「やや魅力を失いつつある」というのが現状で、それが先ほどの交通アンケート調査にもあらわれていたのではないかと思います。

ただ、第3ステージの中では、これまでとは違った社会的なうねりがみられることも間違いないだろうと思います。そのひとつとして、やはり考えなくてはならないのは少子高齢化の問題、あるいは環境エネルギーの問題等など、従来の都市政策といいましょうか、狭い枠の中では出てこなかった観点も、これから特につくば地域をエコライフ・モデル都市として考えるときには重要なポイントのひとつになってくると思っております。

今日は6の方々に話を2つほどに分けてお話をいただきたいと思います。まず前半は「この間の土浦・つくばの関係の経緯について、それぞれの立場からどういうふうに見ていらっしゃるのか」を、おひとり4、5分くらいずつで整理していただけたらと思います。

それから後半の、もうひとつの課題は「これからの方針、先ほどお話がありましたような現状、また社会的な変化を踏まえてどう考えたらいいのか」という今後の展望についても、同じように4、5分でお話をいただければと思います。時間が限られてはございますけれども、許す限り皆さん方で意見の交換をしていただければ、たいへんありがたいと思っております。

まず、ご発言いただきたいのは、常陽地域研究センターの研究部長の松本さんでございます。先ほど交通アンケートによって両市民の交流の実態が紹介されたことなども踏まえまして、この間の「土浦・つくば地域の市民の皆さんの行動の広がり」「経緯」また「現状がどう

なっているか」というあたりをお話しいただければありがたいのですが。

---

## “官”から“民”へ

---

松 本 私ども常陽地域研究センターは、茨城県内の産業経済・まちづくりについて30余年間、調査研究をしてきました。土浦・つくばについてもかなり丁寧に見てきたつもりです。今日は土浦・つくばの関係をいろいろ議論していくわけですが、それにはまず、つくばのまちづくりの経緯から入るのがいいのかなと思います。



浅谷さんのお話にもあったように、「つくば」は、1985年の科学万博によって第2ステージに入りました。科学万博は筑波研究学園都市の概成を記念して開催されたわけですが、それによって何がもたらされたかと言えば、一番は都市基盤が整備されたということが挙げられます。

それからもう1点強調しておきたいのは、「つくば」のイメージが高まったということです。都市基盤の整備とイメージアップの両方が相まって、その後の「つくば」の都市形成を進展させました。官主導で提案され、つくられてきた「つくば」にも、科学万博以降、民間の研究機関、様々な民間事業所が「つくば」あるいはその周辺に進出していました。第2ステージに入り官のまちに民間色が加わり、官主導

から民間への動きが少し見え始めてきたということが言えるでしょう。

この段階で「つくばにまだ欠けていたのは何か」を見たときに、充実した都市基盤の上に立って、市民がどんな生活をするのか、どんな楽しみ方をするのかが描き切れてなかつたことだと思います。「つくば」の第3ステージには、生活をいかに楽しむかに目標が変わり、その主役も、官から民、民も企業から市民へと比重が移っていくのではないかでしょうか。これから土浦・つくばの関係でも、「市民の役割が大きく出るのかな」と思っています。

そこで興味深いのは、科学万博の10年後、1995年に開催された世界湖沼会議についてです。この会議には、「世界湖沼会議市民の会」といった市民団体レベルのネットワークが自律的に組織されました。科学万博では達成されなかった、より個人的なネットワークの拡がりができたのです。

また、科学万博のテーマ「人間・居住・環境と科学技術」についても、世界湖沼会議に受け継がれた感があります。今後は、さらに突っこんで、環境だけではなくて「人間・居住」ですから、ハードが整備された中で生活を楽しむソフトを、市民がどうつくっていくかが中心になるだろうと思います。

まちづくりの主役が官から民へ、とりわけ市民へと交替してきたということ。主役の交替がこれまでのトップダウン型からの手法の交替をも促しているのです。

すでに土浦・つくばの関係としては、業務核都市として、土浦・つくば・牛久が産官学住という形で位置づけがされているわけですが、

位置づけがされただけでは交流は進みません。

土浦・つくばの交流を論ずる時、市民レベルの交流の実態をきちっと見ておくことが大事でしょう。

私どもは、市民の交流の実態をつかむ基礎調査を継続的に行ってきています。生活行動圏調査で、従来の「買い物調査」(広域消費動向調査)に、最新調査からは、余暇行動(芸術・文化、娯楽、スポーツ、アウトドア、外食)、医療行動を加えた生活行動として調査したものです。

この調査結果を見ると、市民レベルでの土浦・つくばの交流は結構高いことがわかります。

買い物行動では、土浦市からつくば市への買物客は約4万9千人(土浦市の37.3%)であり、つくば市から土浦市への買物客は約4万8千人(つくば市の31.1%)とほぼ拮抗。商品項目によって違いはあるものの、両市が、相互補完関係にあることが読みとれます。

余暇行動についても、両市の相互補完関係は高い。ただし、土浦市からつくば市への余暇行動客は約4万人(土浦市の30.4%)であり、つくば市から土浦市への余暇行動客は約3万8千人(つくば市の24.7%)と、商圈ではほぼ拮抗していた関係が余暇行動に関してはつくば市が土浦市を引っ張る格好となっています。

医療行動については、土浦市からつくば市への医療行動客は約3万人(土浦市の22.9%)であり、つくば市から土浦市への医療行動客は約2万7千人(つくば市の17.2%)と、余暇圏以上につくば市が土浦市を引っ張る格好となっています。

いずれにしても、土浦市とつくば市で市民レベルの交流が相応にあ

ることがわかったが、問題は土浦市の中心市街地が空洞化しており、今のままでは、交流の増加が期待しにくいことです。土浦市にとっては、「交流がある」うちに、中心市街地の魅力づくりを強力に進める必要があることを示唆していると言えましょう。

岩 波 そのあたり、詳しくはこの後の2巡目のところで、今後ということにからめてお話しいただきたいと思います。

松 本 交流についていえば、先ほどの交通アンケートの場合には「中心地区に何回くらい出かけますか」という問い合わせでしたので、そのところがちょっと違ってくるんです。土浦・つくば、中心とか周辺とか限らないで、「土浦・つくばにどのくらい出かけていますか。どういう行動をしていますか」という問い合わせを私のほうはしています。  
今、いろいろな都市が郊外化したり、周辺中心部が空洞化したり始めているので、この「土浦とつくばが結構交流がありますよ」ということをとらえて、その中で土浦の中心部をどうするかを考えていけば、決して土浦に芽がないわけではないと考えています。

岩 波 ありがとうございました。そのあたりもう少し後半のほうでご展開いただければと思います。次に筑波山中腹で、この6人の出席者の中では1番標高の高いところから土浦・つくばを見下ろしてこられた、江戸屋の吉岡さんにお願いいたします。

吉岡さんは高校は土浦の高校に通われまして、その後、土浦が1番元気がよかった時期、これはあまり言い過ぎると逆にまずいのでしょ

うが、昭和53年から55年くらいにかけては土浦青年会議所でリーダーシップをとってこられた方でございます。そういう方が、この間の土浦つくばをどうご覧になつていらっしゃったか、ひとつお話し願えたらと思います。

## 土浦は玄関口か、裏口か

吉 岡 岩波さんのお話のように、私はいわゆる筑波山、今のつくば市の中におるわけですが、青春時代というか、若いころはずっと土浦で過ごしました。友人も圧倒的に土浦の友人が多い。土浦市の環境の中で青春時代を謳歌をしたことで、私にとっての土浦市は、いわゆる「第2の故郷」として、私の精神構造の中ではたいへん大きな位置づけになっていると感じております。学園都市も第3ステージに入るというお話がありましたが、いわゆる第1ステージ、第2ステージの中で、ずっとつくばと土浦の関係を問題にしてまいりました。



その中で物理的な問題とか政治的な問題などさまざまな問題をかかえておりますが、ここでは私にとって精神的な問題をお話ししようと思います。

つくば市における私どもの年代から上の人们は、「学園都市の玄関口は土浦市である」という認識を持っています。しかし、私は「裏口であろう」と思っているわけですが、彼らはどうしてもそれを認め

ようとしてくれません。

彼らのその認識が土浦市を違った方向に向いてしまったのではない  
かと思い、非常に残念に思うわけです。「高架道を何のためにつくっ  
たのか」ということも含めて、私は土浦市のリーダー層が学園都市と  
のつながりをもう少し勉強してもらって、今後、政治的にも経済的に  
も人間的交流を強めていく努力をする必要があるのではないかと思  
います。

つくば市は、ある意味でこれから大きく発展する可能性を秘めたま  
ちだと自負いたしておりますが、はたして土浦市にそういう要素があ  
るのかといえば、私は「認識を変えないと現状のままでは置いていか  
れる」と非常に心配をいたしております。いわゆる「裏口」だという  
認識をきっちりともっていただいて、土浦市がその対策、適切な処置  
をとる。その認識をもったうえで交流することからまず出発するべき  
かなと思います。

岩 波 ありがとうございました。吉岡さんは先ほどの紹介にもありました  
が、青年会議所の後は筑波学園のロータリークラブで活躍されていま  
す。いわば青壮年期を土浦、つくば両方にまたがっていろいろ見て、  
また考えていらしたのですが、その視点からの発言だったかと思いま  
す。

次に3番目になりますが、EMMYの渡辺さんでございます。渡辺  
さんは元日本航空のスチュワーデスをされて、接客やマナーの点では  
プロフェッショナルでございます。それを生かして昭和61年に“EM  
MY”という会社をお作りになられたと聞いております。

先ほどお伺いいたしましたら、石岡市のご出身で、そこでお育ちになり、土浦市に来られたのは47年で、土浦にも20数年お住まいになっています。そういう角度から今日は「土浦から見たつくば」というテーマでお話しいただけるかと思います。

渡 辺 今、ご紹介いただきましたように、私は土浦から北に20キロの石岡市というところで育ちました。学校が休みになりますと、親に「土浦に連れていくってちょうどいい、土浦に連れていくってちょうどいい」と、よくせがんだものなんですね。当時はそれだけ土浦に活気があったと思います。



それから時をだいぶ経まして、昭和47年に土浦の夫のもとに嫁いだわけです。景気の浮き沈みや変動はありましたけれども、世界的なイベントの科学万博に向けて60年までは非常に活気があったように記憶しております。

その頃は私、土浦から科学万博の会場まで車で通ったのですが、通う以前は「交通渋滞に巻き込まれて会場まで何分あつたら行き着くだろう」と、たいへん心配をしました。けれども、実際に通ってみると、スイスイと現在よりもかなりスムーズに通勤することができたわけです。ですから、まだまだその当時は車の保有台数も少なかったのではないかと思っているんですね。

先ほど松本さんが「科学万博を機に、かなりいろいろな面で基盤が整備された」とおっしゃいましたように、やはり交通、車社会がそこ

で非常に加速されていったのではないかと思います。

---

### “まち”としてのアイデンティティ

---

それに対応できなかったのが土浦市ではないかと思うのです。その頃から駐車場をあちこちに確保したりとか、どう行くべきかというところで危機感をもてばよかったですのが、わりと安穏としている商人の方が多いかったように記憶しているんです。ですから、今、非常に困っていますよね。

私も「モール505」のすぐ側に住んでいるんですけども、モール街は歯抜け状態です。ほとんどの店が2階、3階のほうは閉まってしまいましたし、イトーヨーカドーが閉まり、西友が閉まった。そして先週新聞に書いてありましたように、小網屋さんも「希望としてはやっていきたい」と書いてありましたけれども、どうなるのかとすごく心配しているんです。本当に危機感をもっております。ですから、熊谷先生を初めとして、これからもつくばと一緒に土浦を是非、活性化させていただきたいと思います。

ただ、その時、土浦とつくばとはやはりまちのでき方とか、役割というのがずっと違ってきたと思いますので、それを一緒に考えるというのは非常に難しいことだと思います。

土浦は、やはり霞ヶ浦をバックにした“水の都”だと思うのです。ですから、そういうアーバン・アイデンティティをこれからは考えるべきかと思います。よくグローバル・スタンダードと言いますけれど、グローバル・スタンダード、つまり世界レベルになるのはローカリティーと

いうものを一方でしっかりと持っていないと、グローバル・スタンダードになれないと思っています。

ですから、つくばはつくばとしてのアイデンティティをしっかりともち、土浦は土浦でどうやって生きていったらいいのだろうかをしっかりと考えながら、やはり「ツイン・コアで考えていいのではないかな」と思います。それでは、どうしたらいいんだろうと聞かれますと、いろいろと夢物語にはなってしまうんですけど。

岩 波 ありがとうございます。そのあたりは後半で触れることにします。今、ローカリティーを持って、「それぞれの地域の特色を持った上で国際化等、新しい潮流への対応をしてはどうか」という提言がありました。その具体的な内容については後半の議論にとっておきたいと思います。

続いて、手作りハムをなさっている筑波ハムの中野社長にお伺いいたします。先ほどの雑談でも、つくばの農林省系の研究所である畜産試験場の研究者と手を組みながら、ハムの開発にもう30年というお話をお伺いいたしました。

「つくばのいろいろな特性を生かして」というお話は、渡辺さんからも出たわけですけれども、ハムを作るといいましょうか、言ってみれば農業を基本にしながらも、なつかつ付加価値をつけて、つくばの新しい地域の方向にも合わせながらこのビジネスを営んでこられたお立場からお聞きしたいと思います。

今日は土浦というテーマもございますので、土浦、つくばをどうご覧になってきたのか。そのあたりをまずお願ひできたらと思います。

中野 私はここでもう65年、産声をあげて以来生活しているわけで、私がお話をすると通じない方もいるかと思うのです。「茨城訛りをなんとかしろよ」とよく言われます。

うちの工場が地元の工場として、つくば市の教育委員会で小学校3年生の社会科の副読本に、取り上げていただいている。

それで3年生になると、アルバム用の取材で工場見学に来るんです。

私はもともとは百姓ですから、その時に農業、百姓、豚飼いなどのお話を子供さんにするのですが、10分くらい過ぎると、キヨトンとした顔をしているんですね。

どうも話がわかってもらえないようなので「あんた、話がわからなーい?」と言ったら、「ええ、何もわかりません。おじさん、訛らないで、きちんとお話して下さい」と答えるのです。そのようなことで、今回、私の話が聞きにくいくらいあるかと思いますが、ご了承願います。



---

### PRが重要である

---

私はここで百姓をずっとやっています。我々が百姓を始めた時期というのは昭和20年から30年にかけた時代、食糧難の時代で、土浦までの道路といえば砂利道1本しかありませんでした。その県道1本で土浦まで通ったわけですが、その当時は先ほど渡辺さんからもちょっとお話があったように、「魅力があった土浦」だったんですね。だから今は魅力がないというわけではなくて、周りの方が土浦よりも魅力

が出てきたわけですよ。だからそこに問題があるので、アイデンティティという言葉がありましたが、確かにその通りだと思います。

土浦には霞ヶ浦があり、魚の養殖もしています。これは農水省の管轄として農業と深い関係があります。そういう飼育、加工の方面のPRが非常に大切だと思うんです。

それは、自分が豚を飼っていて、ハムを作り始めた体験のうえからしみじみと感じられることです。豚だけを飼っていたら、おそらく「つくばには何もない」と言われたと思うんです。今、うちの製品がつくばの名産としての誇りを持っていて、他社にも認めていただいているのは、それなりのアイデンティティがあったからだと思います。

「研究機関等のいろいろなご指導があつてできた」と言われますが、研究機関に入っていくのには、入っていけるような自分の考え方がないわけなりません。研究機関のほうからは「おいでなさい」とは言いません。これは工業においても、商業においても、農業においてもまったく変わりないと思います。

ですから、もう少し各々が研究機関なり、指導機関をどのように活用していくかにかかるてくると思います。

---

## “食” の安全性を考える

---

農業の面も単なる農業ということではありません。今のお話を伺っていても、ほとんどが開発の面です。道路の開発や建物がどうできたとか、研究機関がどうだったとかであつて、食糧というものに対してはまったく触れていない。

住みよい社会をつくるには、食糧は欠かせない問題で、つくばにはそれなりの条件がある。つくばばかりではなく、土浦でもそうですね。土浦とつくばは非常に肥沃な土地が多いわけです。その肥沃な土地をどのように活用して、地域の食の安全な生活を確保するか。食生活の安全性は健康のうえで根源的なものであり、安全な食糧をいかに市民が確保するかということは、つくばだけではできないことであり、土浦との交流も十分必要なわけです。そのへんで農業のあり方についても、いろいろやっていきたいと思います。

岩 波 そうですね。今ちょっとお触れただけなかった話ですが、中野さんのところでは併設のレストランもありますが、「ハムづくりを体験していただこう」ということで、消費者の皆さんに、森の中の工場というか、体験型、参加型の努力も近年続けられていらっしゃいます。自分のところで作るばかりではなくて、周りの人たちをいかに巻き込むか、また「どうやって他の観光素材を持っていらっしゃる方と手を組むか」というあたりについてのお話はこの後、後半でまたお願ひしたいと思います。

続いて、筑波研究学園の西谷さんにお話を伺いいたします。西谷さんが昨年著した『21世紀つくばの軌跡－期待と不安の中での予測－』は、つくば市内のオピニオン雑誌『つくばの友』に連載されたものをもとにして、確か昨年の春先だったと思いますが、出されました。

また、「つくば美酒の会」の会長で、たいへん楽しそうな場のリーダーシップもとっておられます。この筑波研究学園という専門学校は名前はつくばですが、土浦に所在しております、そのあたりのネー

ミング、バランス感覚はなかなかだなと思っております。

まず前半のお話でございますが、この間の両都市間の関係をどう見てこられたか。そのあたりをまずご披露いただけたらと思います。

---

## つくばの複雑な文化圏

---

西 谷 西谷でございます。今まで岩波さん始め、お話をお聞きしていたのですが、私は土浦に現住所を持っています。しかしながら、つくばとも関係が深く、土浦とつくばの両棲人間であります。そういう中で、土浦の話が出ていたわけですが、その場合、土浦という言葉は「市街地」を意味するのです。

しかし、よく土浦の助川市長が誇らしげに言うのですが、「2、3年前、全国の“住みよい町”的10番目以内に入った」ということで喜んでおりました。これはお医者さんの数とか、学校への通学時間、都市環境などを政府が総合評価したものです。そういう意味で言いますと、土浦の地盤沈下しているのは中心市街地についてですね。

先ほど吉岡さんが言われましたつくばの玄関口の話ですが、土浦の旧市街地の人たちも玄関口ではなくなっていることは知っているんですね。しかし、「認めたくない」という潜在的な気持ちがあるのではないかと思います。だから、そういう点で土浦自体が先ほどの交通アンケートにもありましたが、土浦とつくばの交流の点から自らを知るべきですし、認めるべきです。

私は荒川沖に住んでいますが、荒川沖にジョイフル本田というのがございます。そうしますと、「荒川沖も土浦」ですから、つくばと

荒川沖が交流したら「土浦とつくば」の交流と見ていいはずです。それを旧市内の人たちからすれば、そうではない。土浦の旧市内の人たちから聞きますと、「荒川沖」を「牛久」と同列にして、荒川沖は土浦に含めないんですね。それくらいの意固地さを旧市内の人たちは持っている。



その一方で、このつくばとは一体何なのか。これは歴史的にもいろいろな複雑な文化圏があります。「筑波郡」「新治郡」、そして茎崎に入る「稻敷郡」から成っています。そこにはそれぞれ別の神様がいたんじゃないいか、新治郡の神様、筑波郡の神様、稻敷郡の神様は違うのではないかと思います。この3つの神様が、よほどよく話し合わないと、新しいつくばの文化をつくるのは大変であると私は見ています。

---

### 土浦、つくばの学区制の問題点

---

それから、吉岡さんから“土浦は第2のふるさと”とありましたが、「高等学校をどこで学ぶか」ということは大きな影響を持ち続けます。現在のつくば市で筑波や桜の人々は「土浦の学校に行った」。南の谷田部の方々は「水海道の学校に行った」。それから豊里など西の方の人々は「下妻の学校に行った」となります。このことは、友人関係から、その後の生活対応が大きく異なっています。

「つくば」と一言で言いますけれども、共通の文化という点では大きく分けて3つの文化圏からなる人たちから形成されてきていると言え

ます。

現在のつくば市の新しい学区制は非常に大きい問題です。新しい学区制では、つくば市と土浦市が分断される形になりました。これは、「新しいつくば」「広域的なつくば」づくりに逆行するものではないかと、私は感じています。

つくばと土浦市の関係は、先ほど浅谷さんから“3極”という言葉を使われましたが、この言葉を聞きますと、「土浦がダメになっていく姿が気の毒だから、慰めの言葉として1つの極に入れてあるよ」くらいの響きで私には伝わってきます。

というのは、よい悪いという問題ではなくて、人間や生物と同じように都市にも“歳”というものがあるのではないかと思うのです。誕生して、成長して、衰えていくというところで見れば、土浦市は成長が終わって、衰えの道をたどっている。その一方で、つくば市は成長の過程にある。

同じ土俵で相撲を取っても勝てっこないので、そういう点から、土浦とつくばの関係を見なくてはならないと思います。素直に、「広域的な広い意味でのつくば作りに、土浦市も参加していく」べきです。この広域行政、30万都市という言葉があるわけですから、「30万都市というものを土浦市民も含めてつくっていこうじゃないか」ということだと明るいものが出てくるんじゃないかな。

---

## 筑波山と霞ヶ浦

---

この新しい「広域的つくば」というものが、新しい文化の形成でな

くてはならない。今のつくば市には筑波山が入っておりますが、これは我々のふるさとのシンボルであります。この広域つくばの中に霞ヶ浦を入れるか入れないか。これが今後の大変な問題だと思っております。

先ほど申しましたように、土浦の人間にとっては、つくばの恵まれた立地条件を「認めているんだけれど、認めたくない」という潜在的な気持ちがあります。同じように、霞ヶ浦の周辺に住んでいる人間、これは阿見町、美浦村、霞ヶ浦町、千代田村も含めて、「つくばの魅力を認めなくてはならないけれども、認めたくない」ところがある。

このところで、「筑波山と霞ヶ浦を含めた広域つくばの文化を、21世紀に向かってつくっていこう」という合意形成を今こそつくれば良い。私は今ならよいものができると思います。これに失敗しますと、将来は、また大変だと心配になります。

岩 波 なるほど。その具体的な筑波山と霞ヶ浦の話は後半で、意見交換のときにも、お話しいただけたらと思います。

最後になりましたが、筑波大学の熊谷先生は先ほど紹介させていただいたるように、現在、土浦の中心市街地活性化検討委員会委員長をなさっていらっしゃいます。昭和47年頃、当時は筑波大学にいらっしゃらなかつたようですが、土浦の商業近代化計画が、つくばとの関係もあって、最初に策定されたときからかかわっていたということです。

ですから、もうすでに26、7年、土浦のある意味では戸惑いの時期とともに歩んでこられたという感じもします。先生の立場からは、この土浦の中心市街地の問題、「土浦はもっと広いんだ」というお話もあ

ったわけですが、「中心市街地の問題をどうとらえているのか」をお願いしたいと思います。

---

## つくば万博と土浦

---

熊 谷 私自身はつくばにまいりましてから、ちょうど今年で20年経つわけです。20年の間、ある意味ではつくばの居住者として生活してきましたし、それから、大学、研究所の研究員として等々、研究という面から土浦とかつくばを見てきた。両方の面から、初めのお話をちょっとしたいと思います。

居住者としましては初めの10年間、つくばに来たときには1番下の子が0歳4ヶ月だったと思いますが、その子供が小学校5年になるまでここに住んでおりました。その間というのは、ある意味ではつくばに住んでいるというよりは、いかに土浦のいろんなものを利用するか、利用させていただくかという立場で生活をしてきました。

その後、2年ほど海外にいっておりまして、その後は東京とつくばの両面生活という、つくばの住人にはよく怒られますけれど、両親の面倒を見るという、家族が田舎に帰る形を私はとってきたわけです。まあ生活の面ではそういうことです。

先ほど、岩波さんからご紹介がありましたけれども、土浦の中心市街地の活性化のお手伝いをしているんですが、実際にはつくばのほうの商業の活動の活性化ということもやっておりまして、ある意味では土浦に来ますと土浦の顔をしていますし、つくばに来るとつくばの顔をするという、コウモリみたいな面もあるわけです。

というのは、科学万博を機にクレオが開店したわけですけれども、その出店調整を土浦の方々と1年半ぐらい延々とやった覚えがあります。その時の立場としましては、「つくばのワンセンターに、なるべくよいショッピングセンターをつくろう」、「なるべくデパートには床面積を多くやろう」というポリシーの下で、今のクレオに出店いただいたわけです。



私自身いろいろと考えてみると、先ほどそれぞれの先生方がおっしゃったように、土浦にとって、ある意味でつくば万博が非常に大きな機になっているのです。けれども、その段階、昭和55年ぐらいから駅前の再開発の話がすでにあって、万博までにはつくるんだという意気込みがあったんですけど、結局それに乗り遅れた。

その原因是、やはり土浦は先ほどのお話にもありますように、昔は何もしなくても人が来る、要するに情報の発信をしなくとも来てくれるまちだったんですね。

ところが昭和60年の万博を機につくばのほうが成長して、情報を発信しないでそのまま人が来るという状況ではなくなってきた。そういう状況をきちんと把握できなかったのが、土浦が相対的に地盤沈下をしている1番大きな点ではないかと思います。

もう1つ大きな点は、後の話と関係がありますけれども、商業者の方々が土浦の中心市街地に住まなくなったり。これは非常に大きなことで、まちがどう変わっているかが肌で感じられなくなってきたことを意味します。要するにお店は私の勤務地であって、生活の場では

ない。そういう生活のパターンになってしまったのが、大きな課題、禍根です。

禍根という言い方はちょっと言い過ぎではありますけれども、「これから飛躍のために大きなポイントがあるのではないか」と思っておりまます。そのへんを後でお話しをする「土浦のこれからをどうしようか」という点につなげていこうかと思います。

---

### これからのつくばと土浦のあり方

---

岩 波 それでは、前半戦を終了して、後半のお話に移らせていただきたいと思います。今皆さんからお話をいただきましたように、つくばの成長というのは自ずと元気が出たのではなく、やはり国策都市としていろいろな国の投資も行なわれて、そういうベースの上で元気が出ている面もあるだろうと思います。逆に言えば、その間、土浦にはそれほど大きな国の投資というのはなかった。つくばに比べると極端に少なかったわけですが、これからいろんな財政問題が出てくると思います。

前半のご発言で、土浦、つくばそれぞれの現状、また、この間の経緯、それから両者間の交流の実体についてのご報告がございました。考えてみると、今年でつくばの建設が始まって36年目でございまして、研究者が約2万人、研究機関が約50でしょうかね。それから民間が研究開発部門を中心として、200以上ということで、大変な科学技術関係の集積が図られた。土浦の場合だと、先ほどから若干辛い話が続いて、私も土浦で生まれ育っていますので、ある意味では複雑は複雑です。

ただ近年をみると、例えば一昨年の10月には土浦に駅前開発事業で、ウララが開業した。それから、歴史的なまち並みが土浦の中心部にあるわけですけれども、昔からの蔵を活かしたまち並みの再生事業とか、土浦市民にとってはふるさとともにるべき亀城公園の東西やぐらが完成するなど、土浦の古くからの面の再評価も出てきているのも現実だと思います。

また、西谷さんがちょっとお触れになりましたけれども、土浦市の住みやすさ、これはこれからの中子高齢化に向か、考えようによっては、つくばの人たちにも知りたい面であり、福祉や医療保健というサービスは大変充実している。これは身びいきで言うのではなく、全国的な調査の中でも上位にランクされていると聞いております。

冒頭、浅谷さんのご説明にもございましたけれども、これから2つの地域の今後を考えますと、1つは常磐新線の開通、それから首都圏中央連絡道の計画の進展。これらはいずれも土浦、つくばの薄らいできた関係を、さらにある意味では遠ざける作用を持ち、物的にはかなり悲観的な要素になると思われます。

しかし、もう一方では、松本さんのご発言に期待したいと思うのですが、市民レベルでは割合交流があるのではないか。これは一過性のものもあると思うんですけど、3年前の世界湖沼会議のときには土浦、つくばの研究者や、市民も相当かかわり合って成功させたこともあったかと思います。

これからということで松本さんにお伺いしたいと思います。今まではどうちらかと言えば、「商業面での両者の付き合いがこうだった」「現

状はこうだ」というお話が多かったと思うんですが、これから今年の6月にオープンする国際会議場などのことを考えますと、もう少し別な角度からの両地域間の交流を期待できるのではないかと思います。そのあたりをどう考えていらっしゃいますでしょうか？

---

### まちの魅力をつくる

---

松 本 土浦・つくばのこれから交流を考えるときには、「土浦市、つくば市がお互いにそれぞれがどう個性、特色を出していくか」ということになるだろうと思います。

「つくば」については、世界的な研究集積があり、国際会議場もできるなど、国際交流も活発化するなど、方向性は出しやすい。

問題は土浦市です。これからの土浦市が個性、特色を出していくときに、土浦市と「つくば」との交流がなければ、それこそ話にならないんです。しかし、土浦市の中心市街地は空洞化しているけれども、土浦市に「つくば」から買い物だけではなくて、遊び文化の面でも、それ相応の人が来て、相互補完関係にあるということなんです。土浦市が中心市街地の魅力をつくっていければ、もっと「つくば」から人を呼び込むことができるかなという感じがします。

その場合の土浦市の魅力ってなんでしょうか。土浦市は「つくば」の真似をしても、つくばの後追いをしててもしようがないし、その必要もないでしょう。「つくば」にはあれだけの研究機関が厳然とあるわけですから、土浦市には土浦市の歴史・文化があるし、霞ヶ浦というかけがえのない自然資源もあるのです。今、全国で見て元気なまち

というのは、まち固有の資源をうまく活用しているところです。東京の真似をしてきたところはみんな元気がありません。

土浦がもっと元気を出すようになるには、まちの資源にもっとこだわる必要があります。土浦市の中心市街地に位置し、旧水戸街道沿いを中心にして歴史的建築物が散在する中城地区、亀城地区のまちづくりは注目されます。土浦城趾の西櫓の復元や周辺施設の景観整備、民間から寄付を受けた土蔵造りの建築物を文化発信拠点として、リニューアルオープンするなどです。このような動きをもっと面的に拡げ、しかも、そこを歩いて、あるいは自転車で回れるようにできれば、もっと魅力が増すでしょう。

それと霞ヶ浦です。市民活動で進めている「泳げる霞ヶ浦」が実現されれば、もう言うことはありません。土浦市の魅力にとって、ある意味で、霞ヶ浦の浄化は最大のテーマかもしれません。そこに向けては、土浦市民だけでなく「つくば」の自然科学系だけでなく、文科系の研究者にも参加してもらう。そういう人たちからアドバイスなどもらっていけばいいんじゃないかと思います。

土浦市の資源・財産が「つくば」の人たちにとっても共有の資源・財産になる。その橋渡しをするのが市民活動で、市民活動を通した交流こそが双方的で息の長いものになるのでしょう。



岩 波 ありがとうございました。意見交換のときにさらに補足していただけたらと思います。

続いて江戸屋の吉岡さんですが、吉岡さんは先ほど土浦は表玄関意識を捨てて、いろいろな経過の中で、やはり「指導者は認識を、危機感を共有せよ」という励ましのお言葉もいただいたわけです。今度は両方の今後の展開で、なにかアイデアはありませんでしょうか。特に吉岡さんは観光協会のほうでもお仕事をされていらっしゃいますので、そういう観点も含めてお願ひできたらと思います。

---

### 人材の土浦、人物のつくば

---

吉 岡 そうですね。土浦市の成り立ち、つくば市の成り立ちがそれぞれあり、土浦市には歴史がある。ということは、歴史の積み重ねがなくてはならないまちと、それからつくば市のように、ある意味で「コンクリートの上にいろいろな施設をつくることによってまちの形成をすればいい」というまちがあるわけです。

ということでは、その都市、地域の「餅は餅屋」をいかにうまくお互い共存させるかにかかっているでしょう。「お互いが自立してそれが頑張って」ではなく、基本的にいえば、境界を取っ払って、お互いの「餅は餅屋」のものを共有しあうところからまず出発すべきかと思うんですよね。

先ほど西谷さんがおっしゃったように、人物はつくばにたくさんいるのですが、人材はない。人材は土浦にたくさんいますから、その辺



の交流ですね。つくば市には例えば熊谷先生のようななかたも含めまして人物はいます。一方、地域社会の担い手が人材かと思いますが、そういう優秀な方は土浦市に本当にたくさんいるのです。

ですから、そういうものを見据え、人物と人材の交流も含めて、やはり「餅は餅屋」、皆さんで協力していただきたい。私流の言葉で申し上げるならば、「首から上はつくば市が担当して、首から下は土浦市にちゃんとしてもらったらどうだい」ということを、今後真剣に考えていかなければなりません。私はそれぞれが「俺が土浦だ」「俺がつくばだ」という時代ではなくて、お互いがお互いのいいものを持ち寄って、何かひとつのものを作り上げていく努力が必要かと思います。

それには、最終的には合併でもして、大きな視野でのものを考える時代が目の前に迫っているだろうと思います。

岩 波 今日ご出席の方は、実は土浦代表が2人、つくば代表が2人、それから、有識者、シンクタンクお2人ということで割り振ろうとしたのですが、実際問題、皆さんのバックグラウンドといいましょうか、聞いてみると、両方行ったり来たりしているのが現実でございます。

ある意味では壁というのは、やや弱くなっている。ただそれが力となり、積極的に前に出る状況にはなっていないのが現状だと思うのです。

続いて、つくばの特徴である国際化についてです。いろいろな資料を見てみると、世界の130ヵ国ぐらいから留学生、研修生、研究生が2,800人、3,000人とか毎年毎年来ている。

そういう国際的なところに着目して、国際会議場ができる状況が生

まれようとしているわけです。ただもう一方で、この間、旅行会社の支店長さんとお話しする機会があったんですが、「みなさんが外からお見えいただく、観光面で特色のある地域という点では、みなが共有するものがまだまだ足りない」というお話もありました。旅行会社のほうからみると「茨城地域は、まだまだ点数が低い」という話もされていたんです。

仮に国際会議場を契機にして、観光面、あるいはアフターコンベンションといいましょうか、「つくば・土浦地域も含めて、いろいろな茨城の良さを見いだしていこう」というときに、どんなことをこの際考えなくてはならないか。そのあたりの考え方、展望を渡辺さんにお話し願いたいと思います。

---

### アクセスを充実させる

---

渡 辺 私はつくば市桜に事務所をかまえているんですけども、つくばというとアメリカを髣髴させる都市だと思っているんです。ところがアクセスを考えますと、「車を持たなければ動けない」ところが非常にあると思うんですね。

しかし、これから環境保護という意味では、「車をなるべく少なく」という方向に動いていくと思うのです。「環境に優しい」、例えばフロリダのオーランドという、50km四方の山の手線の中にスポット入ってしまうようなまちは、モノレールがグルーッと外周を回っているのですね。

ですから、環境に優しいリニアモーターカーなどを外周にぐるりと

回して、後はその拠点になる駅からシャトルバスをくまなくつくばの中を走らせることが、この地域の活性化につながっていくのではないかと考えているんです。そういうものが何かできないかと思っています。

本当に、「つくばでは足がないと動けない」ことをいろいろな人から聞くものですから、まずはアクセスを充実させることが第1だと思います。

岩 波 ありがとうございました。この後マナーの問題にも触れていただけたらと思います。

続いて中野さん、先ほどお話しいただけなかったことですが、いわゆる体験農業といいましょうか。自分でハムをつくる場を消費者の皆さんに提供して、もう7～8年になりますか。この間、参加された皆さん方のいろいろな感想から、これから土浦、つくばにとって役立つような話がございましたらお願いしたいと思います。

---

### 自給自足都市“つくば”をめざして

---

中 野 それが役立つかどうかは分かりません。ただ、今、アクセスの話が出ましたけれども、アクセスをするにしても、今度は経費の問題が出てくる。そこには人口がなければならぬので、人口を定着させるにはどうしたらいいかが問題になってきます。そのPRをどうするかになると思うんですね。

農業の立場から考えると、最近特に環境ホルモン問題がクローズア

ップされてから、「食料というものは安全でなければならない」ということが叫ばれています。

「今、食べているものがどこでつくられているのか」「どういう流通で来たのか」「確かに安全なのかどうか」ということについて、厚生省では「安全だ」と言っています。安全だから食べさせているわけです。

けれども「本当に安全なのか」といえば、みんな不安があるわけです。そして不安そのものが、すでに健康を害しています。不安をもちながら食べるのと、おいしいと思って食べるのでは、食べた物そのものの栄養価値も違うぐらい、精神的に及ぼす影響は大なるものがあると思うんですね。

「つくばの農業をどう捉えたらいいいんだろうか」ということですね。

つくばの農業は、ほとんどが「もう農業は成り立たない」ということで、一代で終わりというのが現状ですから、だいたい50代の人で終わりです。

その後継者をどう育成するのか。そして安全な食料をどう市民に提供するのか。

市民に提供することができて、初めてつくばは「安心して食べられる食べ物があるよ」ということになる。それで「あそこで生活したほうがいいよ」となり、常磐新線も含めて生活する人たちが増えて、環境が整ってくれればここに定着する人口が多くなります。

そうなればアクセスにしても、交通会社がやっても十分に採算がとれる。採算がとれないものは企業としてはやりません。ただ理想だけを言うのではなく、ここに人口をいかに入れるとかということのほうが

問題です。

それと、観光協会副会長の吉岡さんに極力お願いしなくてはいけないと思うんですけれども、「農業というものは、観光とまったく関係がないだろう」と認識されていたのが今までの農業だったんですね。



そうじゃないんです。観光を通じて農業のPRができる。これは細かくいうと時間がかかりますが、観光を通じて農業なり、水産業なりをPRしていく、「土浦の水産業はこうである」と言えばいい。そこにレジャーというものが入ってきていいはずだし、農地の利用にしても、何も農家の後継者が農業をやらなくとも構わない。

今、都会の人たちが農業に対する関心を非常に強くもっていますから、そういうPRも含めて、つくばの農業をどうしたらいいのか。これは研究機関があるわけですから、「研究機関との結びつきによってつくばは食料自給都市として成立できないのか」ということを、私は、常日頃考えています。

土浦には水産業があるし、つくばの山には山の産物があります。平地には平地野菜をつくる非常に恵まれた条件にある。「それをどう生かすのか」は行政の中に入ると思うんですが、我々にはとてもそれを掴みきれない面があり、それをどう捉えて行政の中で住民に実施させるか。つまりそれが、これからつくばの農業と食料の安全性、健康というものを考えた場合には必要ではないかなという気がしてなりません。

岩 波 ありがとうございました。

先ほど松本さんから「これから『官から民へ』という大きな流れが第3ステージの課題だ」というお話がございましたけれど、農業と観光は、今まで直接関係があるようには考えられなかったですよね。人のネットワークばかりではなくて、いろいろな素材、別々にあったものをどのように組み合わせて、土浦、つくばの資産、財産として皆さんに知ってもらうのもこれからの課題かもしれませんね。

西谷さんいかがでしょう？

---

### 土浦、つくばの広域的な合併を考える

---

西 谷 そうですね。中野さんのおっしゃられた農業と環境、そして観光は新しいつくばのキーワードとして重要だと思います。また、先ほどの松本さんの話にありました「第3ステージの課題」があります。

これまで、「つくばは新しいまちだ」と言ってきましたが、30年たってきますと、そろそろ歳をとりはじめたんですね。「つくばの高齢化問題」というものを考え出していいんじゃないのか。「つくばは高齢者にとってたいへん住みよいまちである」というPRもしてよいと思います。科学技術都市とあわせた言葉で必要かと思います。

私は、退職した研究者の方々と接する機会が多いんですが、そういった対応を早目にしておく必要がある。聞くところによると、今後毎年300人の研究者が退職し、この地に定住すると言われている。その意味では中野さんがおっしゃったように農業問題というのも、観光あるいは住環境の視点で捉えるところがあるかと思いますね。

私は、「つくばは鉄道に依存しないで生まれて成長したまちである」というのがつくばの特色のひとつであると思うんですね。駅がなかった、鉄道がなかった、それで成熟しようとしているのが現在のつくばです。そこに鉄道を入れようとしているところが、ひとつの面白い局面です。

今まで日本にある都市は、すべて鉄道があって、それに付随してまちができてきた。しかし、つくばは鉄道に依存しないで誕生し、成長してきたまちである。このところが先ほど岩波さんが第2ステージに入るときの言葉で説明されていましたが、つくばが今から大きく変質する点ではないかと

いう気がします。

それから、「土浦とつくばの合併」ということを吉岡さんが言われましたけれど、私は広域的な合併については大賛成であります。それと「あんまりいたずらなことを行政はやらないほうがいい」というハード的な問題があります。

土浦を決定的にダメにしたのは高架街路です。それから、現在危惧されているのが駅前再開発です。駅前再開発が土浦を、あるいはまちの活路にとどめを刺す、死亡させる最大のファクターであるかもしれない。そのくらい心配されている。それに加えて次に何かをやったとしたら、それこそ決定的なものになりかねない。

むしろ、広域的なまちづくりを前提とし、その中で将来計画は考えるのがよい。合併というものを筑波山、霞ヶ浦、牛久沼くらいまで見



据えた上で着手していいのではないかと思います。岩波さんが司会をやつておられます、常陽新聞も、新しい市民誕生のための新聞になってもらいたいと思います。

皮肉なことに、今まで土浦がつくばとの関係でなんとかやってこれたのは、土浦、つくばの間に広い遮蔽空間があったからですね。田畠という農業振興地帯です。あれがあったから、まだ土浦とつくばは離れていたのですが、これがなくなったとしたらどうなるか。地域指定を解除するような行政方針が出されたら、急速に違うものが出てくるかなと思います。

それから、つくば、土浦、牛久の3極化ということです。この3極は同じであるようにみえるのですが、実体は全く異なっている。3極というのは相互補完というバランス地帯が前提となります、実際には首都圏からの引力が1番大きいんですね。すなわち、この3極が発展してきている背景が、首都圏の拡大なんです。

この中で1番近いのが、最初の牛久です。どう見ても土浦というのはいい目はあわない。東京から見ても、裏側になってくるんですね。そこで、私は土浦の方々に提案したいことがあります。特に中心市街地の人々に対してです。

先ほど、「全国の住み良い街の10番目に入っている」と言いましたが、「住環境に優れた土浦」をPRのメインにしたらどうでしょうか。現在の中心地を改造してみても、車社会の中で魅力があるまちづくりは難しい。むしろ、優れた住宅地の方が期待がもてる。実際につくばに比べても、土地代は安いし、東京への交通事情もよい。通勤快速電車に乗れば、座って通勤できる。商業の面からではなく、居住の面から

土浦の中心を見直すのがよいと思います。そういうことを念頭におきつつ、早めに合併に入った動きが必要かなと思います。

それから住民意識という点でよく言われることです。昭和30年代に市町村合併がなされました。その時に、土浦市も、ここの桜村も誕生しました。そこでも旧村意識というのが強く残っていました。そこで出される話が小学校の卒業証書ですね。旧桜村立何々小学校とか、谷田部町立何々小学校卒業という卒業証書をもらった人は、もう一生旧村意識が残るんですね。

「新生つくば市民になるには、つくば市立何々小学校の卒業証書をもらった人間でなければダメだ」と言われるくらいです。本当の新しい市民になるには、新しい広域合併のところの小学生じゃないと、新しい文化はつくれない。

だから文化づくりは「長期的に考えなければならない」と感じます。早目にそういう点で対応したほうがいい。できることから、明日からでも着手することだと思います。

岩 波 ありがとうございました。

今、土浦の「万博の時につくった高架街路はちょっと致命傷なんではないか」(笑)というお話もあり、また、オープンして1年4ヵ月ぐらいですが、「駅前再開発が果たしてどうなのであろうか」というご指摘もあったのですが…。

西 谷 私は、つくばに来ているから暴言を吐いているわけではありません。土浦でも同じように暴言を吐いておりますから(笑)。つまるところ

は、土浦は優れた住環境を P R すると同時に、広域合併に前向きになるべきであるということです。

岩 波 熊谷先生、この土浦一つくばの今後に対して、冒頭、浅谷さんからお話をありましたように、高架街路というのは、当時、科学万博の観客の臨時輸送としてできました。その後、「新しい交通が入る場合でも設計上は対応できる」こともあったわけですが、そういう交通のことも含めて両者の今後の展開に関してご意見をお願いしたいと思います。

熊 谷 今まで 5 人の先生方のお話を聞いていまして、特に西谷さんのご意見で、「土浦で中心市街地の活性化をお手伝いしていると考えている私は、どうしたらいいのだろう」と思っていました（笑）。

その前に中野さんのほうから、「つくばの農業をどうするか」というお話をありました。実は私、すでに報道もされているかと思いますが、中野さんのご意見を実は土浦にいただきたいと思っています。

というのは今まで土浦とつくばを並列で物事を考えていたのですが、ある意味で万博を機に、先ほどからのご意見もありましたように、性質的な面でも、イメージの面でも実はつくばはずっと土浦の上にいたわけですね。例えば西谷さんの学園も、土浦市にあるんだけれども「つくば」という名前がついている（笑）。要するに、「つくば」という名前をつければ全国的、世界的にも P R ができるという状態になっているわけですね。そういうところで、土浦が正面きってつくばと対抗することを考えることが間違っている。

つくばは今、科学技術という、ある意味では非常に世界の先端を走っています。例えば、週に1回ぐらいは「つくば」という話題が出てくる。月に1回ぐらいは「新しいものが開発された」という話題が出てくるくらいのまちなみわけです。科学技術というのは、ある意味で未来を見据えたものですね。

---

### 土浦を“平日に生きるまち”に

---

それと対抗して「では、土浦は何をするか」というと、未来ではなくて今、今の生活を重視する。そして、それにつながるのが先ほどの中野さんのお話の農業であり、食べるということ、“食”ということでしょう。それを今、中心市街地のひとつの焦点にして、イメージをこれからつくり上げていこうと考えています。

別の見方をすると、例えばクレオとかいろいろな飲食店も含め、つくばは、ある意味では週末での営業で経営の基盤をつくり、「週末に人が集まって、平日は閑散としている」というまちですけれど、土浦は“平日に生きるまち”にしていってほしい。

その意味で“食”というのはつながるんです。そして“食”というものを基点にして、先ほど中野さんのお話にもありますけれど、新たに開発されたものを、土浦にいただいて、「土浦のほうでそういうものをPRしましよう」という形で、土浦はこれから生きて、つながっ



て、言葉が悪いかもしれません、発展していただきたい。

一方で、つくばというまちを私自身“居住者”という面で考えてみると、先ほど西谷さんが高齢化の問題をお話しましたが、私自身はつくばの、少なくとも筑波研究学園地区の中には、高齢化の問題はないと考えています。要するに60歳前後になればみんな出ていくわけです。今、まちを見ても老人のかたは歩いていない。そういう、非常にある意味では偏ったまちが「つくば」なのです。

私も定年になれば、おそらくつくばを離れるわけです。そうしますと、松本さんの「これからは市民のまちづくり」というお話があったわけですけれども、基盤的にずっとつくばを考えているという人はいないんですね。

結局、悪い言葉で言うと、つくばは「金の切れ目が縁の切れ目」になっている。施設投資をずっと今までしてきて、まだ継続していくますけれども、それがもし終わったらつくばは駄目になる。そういう認識をつくばは持たなければならないと思っています。

岩 波 そういうときに、つくばの皆さんがある年齢を迎えて、先ほど「土浦とつくばの合併」という話も出たわけですが、例えば、これからのいろいろな居住環境を考えたときに、土浦の市街地は割合住みやすいのではないですか。つくばを退職されるような公務員の皆さんに移っていただく可能性は、松本さん、ございませんかね？

松 本 「土浦市の中心市街地に住宅を」ということは、土浦市民あるいは土浦市とつながりの強い霞ヶ浦周辺の住民にとって、さらに「つくば」

の退職される研究者にとっても魅力的でしょう。それだけでなく、土浦市の中心市街地にとって、都心居住を復活させることが空洞化をなくす大きな武器にもなるはずです。

私どもの調査によれば、最近の住宅市場は、首都圏から住み替えてくるということでなく、地元中心に変わってきています。

中心市街地であれば、診療所があり、買い物も歩いてでき、文化・遊びも満たしてくれるなど、高齢者にとって好都合です。もちろん、「つくば」の退職者にとっても格好の場といえましょう。

価格についても、現在は、所有権にこだわらず住み続けられればよいということを優先し、定期借地権方式など色々な手法があるので求めやすくなっています。都心居住はぜひとも、進めたいところです。

岩 波 今まででは光と影みたいなところがあって、どちらかと言えば、つくばには研究開発型の企業が入ってきた。これに対して土浦は商業経営がやや辛い状態になってきている。見方を変えれば、もう1回つながる可能性があると思うのですが、いかがでしょう？

---

### 商業者の知恵をいかに活かすか

---

熊 谷 そうですね。やはり、1番に言えることは、はじめにも申し上げましたけれど、土浦は今まで情報の発信をしなくとも、どんどんお客様が来ていました。それがこの20年ぐらいの間に、まったく様変わりをして、非常に悪い言い方をすると、今の商業者のかたは「昔と同じよ

うにお客が来るだろう」と思っているわけですね。

そこが1番大きな問題で、やはり商業の活性化をしようというときには、昔は「アーケードをつくろう」、それから「道路の舗装をきれいにしよう」ということでしたが、今はそういう時代ではないわけですね。

要するに施設をつくればいいという時代ではなくて、商人の、商業者の方々の知恵を活かす。土浦はその商業者の知恵というのは、もう昔から連綿と持っているわけですよね。それを「いかに活かすか」という時代が今来ていると思うんです。

岩 波 やはり土浦にとっても、先ほどから荒川沖、神立というサブ地区の話をしていますが、この問題は大きいと思います。これはサブといえば怒るかたもいらっしゃいます。けれども、面としてのよさを知ってもらおうというように状況が変わろうとしている現在、「まだ面として、いいものが随分あるよ」というところを知っていただく工夫は少ないかもしれませんね。

吉岡さん、平成10年度ですから、今年の3月につくばがいろいろな国の投資で行なってきた建設事業というのはひと区切りります。これから先、4月以降は新しい局面に入るのですが、国の投資をあてにしないで、民間で取り組むべき、工夫すべき事柄として、何か考えていらっしゃることはございませんでしょうか。これから問題で。

---

## 観光の受け入れ体勢をつくる

---

吉 岡 別にないのですが、私は観光の立場で、将来つくば市に常磐線が来るとか、いろんな開発行為がそれなりに整う条件として、「筑波山の受け入れ、霞ヶ浦の観光の受け入れというものをやはり真剣に考えていかなければならない」と思っています。それには常磐新線が来るであろうその日までに、我々としても受け入れを考える。

私は、筑波山の観光業者の立場ですが、例えば筑波山を温泉化しようと、みんな真剣に真面目に考えて、ここ1~2年で実現させようともやっています。

ですが、基本的にはやはり「つくば市に常磐新線が通り、将来30万40万都市になるであろう」ということを前提として受け入れる。ある意味では非常に夢のある話になるわけですが、果たして土浦に夢があるかどうかはわかりません。

岩 波 辛いところですね。渡辺さん、補足的に何かございますでしょうか？

---

## ホスピタリティの心を

---

渡 辺 住まいということを松本さんがおっしゃったんですけれども、住まいのみを考えただけでは外から人は呼べないと思うんですね。その時何か付加価値を付けてということで考えると、今、高齢化社会にどん

どん向かってますけれども、日本全国でホームヘルパーが17万人しかいないらしいんです。北欧になりますと500万人いるのですね。そういう人口的なことから割り出していくと、日本はまだまだ必要で、これから70万人にならなければならぬといふことが言われています。



先ほど西谷さんがおっしゃったように、(土浦は)お医者様が多く、全国で10番目に住みやすいまちです。市長さんも“人に優しいまちづくり”ということをおっしゃっていますよね。

ですから、そういう意味で「ホームヘルパーが十分に対応してくれるようなまちである」ことを1つの情報として発信していくことによって、また外からの人たちも来てくださるのではないかと思いますね。

私の今の仕事にひっかかっていくんですけども、よその人を受け入れるということについて、土浦は言葉の、言語のことかも知れないのですけれど、なんかちょっと排他的な、拒絶するという印象があります。

私は仕事柄、全国あちこち行くんですけども、駅を出ますと、タクシーの運転手さんに「運転手さん、近くで申しねけないんですけども、どこどこに行ってください」と言う。そうすると、ほとんどの運転手の方は「あー、いいですよ」「かしこまりました」とおっしゃるんです。

けれども、土浦の駅に降りて同じこと言いますと、「そんなに近いんだったら、乗らなきゃいいだろうよ」であり、水戸では「そう思つ

たら歩いていったらどう」と、非常につけんどに言われてしまう。ですから、外の人たちをどんどん受け入れていこうというのであれば、ホスピタリティ、おもてなしの心をどこかで啓発していかないと、難しい面があるのではないかと思うのです。

岩 波 やはり、いいものというのは個別個別にあると思うんですよね。単に線として結んだだけでは駄目なんですね。今のお話などのようにその地域、これは全体としてと言うと、何か変なとられ方をしかねないんですけども、その地域が面として持つ魅力というんですかね、人も物も全部引っくるめてね。何かそういう、そのあたりを中野さんが今1番やっていらっしゃるんじゃないかなと思います。補足意見でも結構です。

---

### サービスが将来につながる

---

中 野 そうですね。今、言われたことは身につまされます。確かに「採算を度外視してもお客様にサービスすることは、それが将来につながる」ということは自分でも体験していますからね。まったくサービス精神がなかったら、この地域には根づいてくれないと思うんですね。特に我々こういう商売をしている立場からいようと、サービス精神がなくなったらお客様は遠のいて行ってしまいます。そういう点では、先ほど、ハムづくりについて言われましたけれど、これは採算の面からいえば、採算は取れないのですよね。「お宅は何が儲かるんだ?」と言われれば、私は「本物のハムをつく

っているけれども、家庭でもつくれるんだよ。これがつくばハムだよ」と答えます。ただ、こういうことを知つてもらうことが、次の口コミになり、サービスなんです。それは現金のサービスではなくて、別な意味の、非常に息の長い話なんですけれどもね。

つくばの公務員は約20%、そして、およそ5人に1人は移動しています。そうすると移動する年齢というのは、だいたい子供さんが小さい時期ですね。で、「つくばでの思い出を何かを残そう」というのが、実は手作りハムをはじめた動機なんです。

子供時代につくばに来て、つくばで何年間か勉強した。その時につくばでハムづくりをやり、大人になって出ていった。つくばにまた舞い戻ったときに「あっ、あそこでハムづくりをやった。今も健在でやっているかな？ 行ってみよう」となるかもしれない。

そして再び来れば、必ず我々の商売につながるだろうと思ったのです。息の長い話で、10年20年のパターンで考えてはじめたのですが、まだまだP T Aまでいくほどの余裕がありません。一般のお客さんで満杯というのが実情ですが、食というものに対しての関心が今は非常に強く、私は農業というものへのこだわりをそこに感じるわけですね。

岩 波 西谷さん補足で何かございますでしょうか？

西 谷 こうした話で、議論をしていると、いつも出てくる言葉に、「新住民」「旧住民」という言葉があったのですが、幸い今日は一言も出でこなかった。ということでは「ずいぶんよい方向にいっているのかな」と感じました。新しいつくば作りのよいチャンス到来と言えると思い

ます。

岩 波 確かに別のステージに来ているのかも知れませんね。

熊谷先生、まとめ的な発言も含めてお願ひします。

熊 谷 まとめということにはならないと思いますが。個人の意見として先ほど申し上げましたけれど、やはり土浦が生きていくというか、これから動きだしていくという話で、1番はじめに浅谷さんの話にもありました。しかし、土浦は道が狭い。これを広くしようという発想をとってはいけないわけです。例えば先ほど西谷さんが「再開発がどうも決定的だろう」というお話をしましたけれども、そのやり方によっては、要するに土浦のアイデンティティがなくなるわけです。道を広くしたらアイデンティティがなくなるんです。で、「狭い道をどう活かすか」というふうに発想の転換をする。これが重要だと思います。

それともうひとつは、つくばのほうは非常に時代の流れを読んで、それに対応している施設をつくっていくための用地もいっぱいある。まだまだいっぱいあります。土浦にはそれがいるわけですね。「時代の流れ、人々の意識の変化にどう対応できるか。そういう仕掛けをどうつくっていくか」ということが、これから大きな課題となると、私は思っています。

岩 波 ありがとうございました。

もう後半も時間がなくなりました。今日は土浦・つくばの30数年にわたる関係を振り返っていただきながら、「これからの展望」という

ことで話し合いをしていただいたわけです。

土浦、つくばの関係が話題になる前、高校の学区が分かれ、土浦、水海道、下妻というように、住み分けの関係があったかと思います。「土浦・つくばのツイン・シティ一」というのは、この間、かなり追求されながら、新しい交通システムが結局実現できなかったということもあって、近年は関心が薄らいできました。



ただ、これからいろいろな観光の問題、学校、あるいは地域のリーダーをどう考えるか、这样一个ことから土浦・つくばをもう一度見直すべき時期に来ているのではないでしょうか。

それから、土浦・つくばはここ10年ぐらいは人々の関心が薄らいだと言いながら、常磐新線、圏央道が開通しますと、これまでと違う地域関係がもっと広域的にも出てくる。それを今後どう捉えていくか。

いずれにしても、松本さんから冒頭「官から民へ」というお話をございましたけれども、つくばの事業に区切りがつく、あるいは自治体や国の財政問題等々もあって、やはり、土浦・つくばについて、国はどう考えるからということではなくて「自ら土浦・つくばとしてそれでは何かをやってやろうか」とか、「土浦・つくばを捕まえてやってやろうか」という人が、どれだけ結集するかに結局はかかるのか、という気がしないでもありません。

今日ご出席いただいた皆さん方から、個別にこうしようああしようという話にはならなかつたんですけども、そういう雰囲気は合併、大合併論（笑）も含めて、雰囲気は共有できたと思います。

こういう話し合いが小冊子になり、また、有線TVで放映されることで、皆さんの関心がまた深まればありがたいと思います。どうもありがとうございました。

座談会

**土浦・つくばのこれから関係について TUTC Library—25**

---

発行日 平成11年3月

発行人 大白 幸夫

発行所 財団法人 つくば都市交通センター

〒305-0031 茨城県つくば市吾妻1丁目5-1

☎0298(55)7211 FAX0298(56)0311

---

非売品

## TUTCライブラリー 一覧

- 
1. (シンポジウム) つくばの交通問題を考える
  2. (レポート) つくばのバス輸送のあり方
  3. (シンポジウム) つくばのバス交通を考える
  4. (レポート) つくばセンターの駐車場利用調査
  5. (レポート) つくばの交通に関するアンケート
  6. (シンポジウム) つくばの交通をどうするか
  7. (座談会) 地方都市と交通——つくばの問題を中心として——
  8. (市民レポート) 自転車のあるつくばの楽しい生活
  9. (座談会) 筑波研究・学園都市の草創期を語る
  10. (座談会) つくばのショッピングセンターのあり方  
——21世紀の都心形成の展望
  11. (座談会) つくば南1駐車場をめぐって
  12. (レポート) つくばのバス輸送のあり方Ⅱ
  13. (座談会) 常磐新線と土地問題——今なぜ大規模宅地開発か
  14. 新しいつくばの歴史 中学生社会科用副読本
  15. (座談会) 常磐新線と地域開発——つくばを中心に

---

16. (座談会) 新しいつくばと研究者

---

17. (座談会、レポート) つくばの交通事故

---

18. (座談会) これからつくば——長ぐつ時代の市民が語る

---

19. (座談会) つくばと情報革命——21世紀つくばへの提言

---

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

---

21. (レポート) つくば・土浦の交通に関するアンケート

---

22. (座談会) 21世紀に向かっての “つくば” を考える  
——産・官・学・民「共生」への課題と展望——

---

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

---

24. (座談会) 茨城県南西部地域における将来の交通について

---

**財団法人つくば都市交通センター** ☎ 305-0031 茨城県つくば市吾妻1丁目5-1 電話・0298-55-7211 [代表]